97-84180-4

Lins, Wilhelm

Die thüringischen eisenbahn-verhältnisse...

Jena

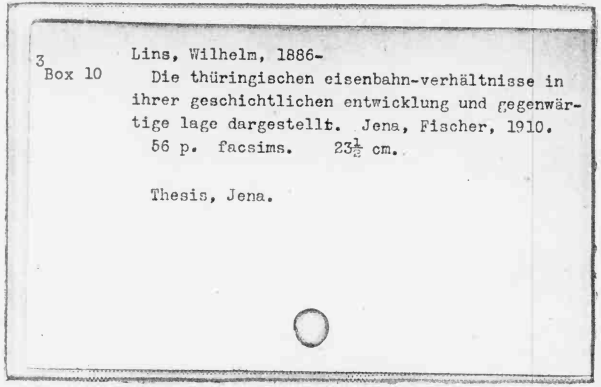
1910

97-84180-4
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD


3
Box 10

Lins, Wilhelm, 1886-
Die thüringischen eisenbahn-verhältnisse in ihrer geschichtlichen entwicklung und gegenwärtige lage dargestellt. Jena, Fischer, 1910.
56 p. facsims. 23½ cm.

Thesis, Jena.

RESTRICTIONS ON USE: Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-4-97 INITIALS: RB

TRACKING # : 27401

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

BIBLIOGRAPHIC IRREGULARITIES

MAIN ENTRY: Lins, Wilhelm

Die thüringischen eisenbahn-verhältnisse...

Bibliographic Irregularities in the Original Document:

List all volumes and pages affected; include name of institution if filming borrowed text.

_____Page(s) missing/not available:_____

_____Volume(s) missing/not available:_____

_____Illegible and/or damaged page(s):_____

_____

_____Page(s) or volume(s) misnumbered:_____

_____Bound out of sequence:_____

_____Page(s) or volume(s) filmed from copy borrowed from:_____

_____

X Other: following page 56: (6) unnumbered pages

_____

_____Inserted material:_____

TRACKING#: MSH27401

3
Box 10

Die thüringischen Eisenbahn-Verhältnisse

in ihrer geschichtlichen Entwicklung
und gegenwärtigen Lage dargestellt

Abhandlung

zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde
der Philosophischen Fakultät der Großherzoglich und Herzoglich Sächsischen Gesamt-Universität zu Jena

vorgelegt von

Wilhelm Lins
aus Hanau

Mit Fr. Lists Diplom und einem Brieffaksimile im Anhange

Jena
Verlag von Gustav Fischer
1910

23

Die thüringischen
Eisenbahn-Verhältnisse

in ihrer geschichtlichen Entwicklung
und gegenwärtigen Lage dargestellt

Abhandlung

zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde
der Philosophischen Fakultät der Großherzoglich und Herzoglich Sächsischen
Gesamt-Universität zu Jena

vorgelegt von

Wilhelm Lins
aus Hanau

Mit Fr. Lists Diplom und einem Brieffaksimile im Anhange

Jena
Verlag von Gustav Fischer
1910

Genehmigt von der philosophischen Fakultät der Universität Jena auf Antrag des Herrn Prof. Dr. Pierstorff.

Jena, den 7. Februar 1910.

Prof. Dr. **Victor Michels,**
d. Zt. Dekan.

Mit Genehmigung der hohen Fakultät erscheint hier nur ein Teil der eingereichten Arbeit. Die ganze Abhandlung **erscheint** im **Verlage von Gustav Fischer** in Jena als erstes Heft des VIII. Bd. der Abhandlungen des Staatswissenschaftlichen Seminars, herausgegeben von Prof. Dr. Pierstorff.

Inhalts-Verzeichnis der vollständigen Abhandlung.

	Seite
Die Verkehrsverhältnisse in Thüringen bis zur Gründung der ersten Eisenbahnen	1
Die ersten thüringischen Eisenbahnprojekte	3
Joseph Meyer	8
Die Sächsisch-Bayerische Eisenbahn	16
Die Thüringische Eisenbahn nebst Zweigbahnen	21
Die Linie Erfurt-Sangerhausen	48
Die Linie Nordhausen-Erfurt	49
Die Weimar-Geraer Bahn	54
Die Saalbahn nebst Zweigbahnen	57
Die Werrabahn nebst Zweigbahnen	60
Die Verstaatlichung der Weimar-Geraer-, der Saal- und der Werra-Eisenbahn, sowie der Schmalspurbahnen von Eisfeld nach Unterneubrunn und von Hildburghausen nach Friedrichshall	68
Die Eisenbahnpolitik des Königreichs Sachsen in Beziehung auf die östlichen thüringischen Eisenbahnen	79
Kritik der bestehenden Verhältnisse	86
Anhang: Friedrich List und die Thüringische Eisenbahn	111

Meiner Mutter

Vorwort.

Die Anregung zur Bearbeitung dieses Themas erhielt ich von meinem hochverehrten Lehrer, dem Direktor des staatswissenschaftlichen Seminars der Universität Jena, Herrn Geheimen Hofrat Professor Dr. Pierstorff, dem ich mich zu großem Danke verpflichtet halte.

Dank schulde ich ferner der Königlich Preußischen Eisenbahndirektion zu Erfurt für die mir erteilte Erlaubnis zur Benutzung ihrer Fachbibliothek. Von dem Vorstand der letzteren, Herrn Rechnungsrat Koeck, erhielt ich manchen wertvollen Hinweis. Allen Herren, die mir beim Zustandekommen der Arbeit behilflich waren, sei hier nochmals gedankt.

Der Verfasser.

Die Verkehrsverhältnisse in Thüringen bis zur Gründung der ersten Eisenbahnen.

Bei der uns gestellten Aufgabe, im folgenden die thüringischen Eisenbahnverhältnisse einer eingehenden Erörterung zu unterziehen, greifen wir für die Betrachtung aus der Zahl der verschiedenen Beförderungsmittel sicherlich das für die heutigen thüringischen Verkehrsverhältnisse wichtigste — die Eisenbahnen — heraus.

Hat doch bis jetzt Thüringen keinen Anteil an einem bedeutenden Stromnetz, das, in bezug auf Verkehrsvermittelung, erfolgreich mit seinen Eisenbahnen in Konkurrenz treten kann. Sie sind es, die seit der letzten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts bis in unsere Tage hinein dem Lande zum größten Teil den erheblichen Aufschwung in volkswirtschaftlicher Hinsicht ermöglicht haben.

Natürlich fehlte es einem so alten Kulturland, wie es Thüringen ist, vor dem Aufkommen der ersten Eisenbahnen nicht an den erforderlichen Verkehrsmitteln, die man für die damalige Zeit als ausreichend erachtete. Schon von altersher bilden die thüringischen Gaue, bedingt durch ihre Lage mitten im Herzen Deutschlands, ein wichtiges Durchgangsgebiet für die kriegerischen und teils friedlichen Beziehungen des Westens mit dem Osten, des Nordens mit dem Süden. Wenn auch die Geschichte erst nach Anfang des Mittelalters das Vorhandensein von Straßen in unserer Gegend dokumentiert[1]), so ist doch mit Sicherheit anzunehmen, daß schon in vorgeschichtlicher Zeit in den bewohnten

---

[1]) Die älteste Urkunde, die uns das Vorhandensein von Verkehrswegen bestätigt, ist unseres Wissens die Lebensbeschreibung Sturms, des Schülers von Bonifazius, die uns 736 von einem aus Thüringen kommenden Weg berichtet, der die Fulda südlich von Hersfeld überschreitet. — S. Dr. G. Landau, alte Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, in der Zeitschrift für deutsche Kulturgeschichte von Müller & Falke, Nürnberg 1856.

Gebietsteilen Thüringens Verkehrswege bestanden haben, wenn auch dürftigster Natur[1]).

Uralte Völkerwege kreuzten sich in den Thüringer Landen, und als später die Bedingungen für den Handel gegeben waren und mit dem Erblühen der Städte der Tauschverkehr sich immer mehr von der lokalen Stadtwirtschaft loszulösen begann, entwickelten sie sich zu bedeutenden Handelswegen, deren Richtung heute noch die modernen Schienenwege einschlagen. So entspricht z. B. der Lauf der Haupteisenbahn des Landes — der Thüringischen Bahn — jener alten Heer- und Handelsstraße, die aus dem Osten kommend, in der Richtung des 51. Breitegrads Thüringen mitten durchschneidet, und auf deren Rücken die mit Gütern Leipzigs, Frankfurts und Kölns beladenen Frachtwagen das Geleite fanden. Auf die vielen, durch die Geschichte bekannten, Heeres- und Handelswege, die frühzeitig die Thüringer Lande durchstreiften, wollen wir nicht näher eingehen. Besonders erwähnt sei nur noch die wichtige südnördliche Verkehrsader, die auf kürzestem Wege den Handel Augsburgs und Nürnbergs das Rednitztal herab, über den Thüringer Wald, weiter durch das Geratal, am Harze vorbei mit den 3 Hansestädten vermittelte. Sie kreuzte jene erstgenannte Straße im Herzen Thüringens, in Erfurt, dessen zentrale Lage auch heute als Hauptknotenpunkt im thüringischen Eisenbahnnetz große Bedeutung erlangt hat.

Wie in ganz Deutschland, ebenso war in Thüringen bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts wenig für die Verbesserung der Straßen geschehen. Seine Wege waren ohne Ausnahme alle zu schmal, was den Verkehr stark beeinträchtigte, denn das häufige Ausbiegen sich begegnender Wagen war oft mit großen Gefahren verknüpft. Selbst die Hauptstraßen wiesen so steile Steigungen auf, daß diese ohne kräftigen Vorspann nicht zu überwältigen waren[2]). Erst die Beispiele der durch Napoleon geschaffenen neuen französichen Kunststraßen und die von Mac Adam erfundene Methode zur Festlegung des Straßenkörpers bewirkten eine Verbesserung der hauptsächlichsten thüringischen Verkehrswege.

Nicht nur von großer Wichtigkeit für die thüringischen Interessen, sondern auch für die der gesamten deutschen Bundesstaaten, waren die von dem Stifter des deutschen Zollvereins, dem preußischen Finanzminister von Motz, im Frühjahr angestrebten

[1]) Regel, »Thüringen«, ein geographisches Handbuch, III. Teil, Jena 1896, S. 275.

[2]) J. Meyer und A. Rost, Abhandlung über das deutsche Zentralbahnnetz 1838.

und am 3. Juli 1829 abgeschlossenen Vereinbarungen zwischen Preußen, Meiningen und Gotha[1]). Sie betrafen den Bau neuer Straßen, die von Langensalza über Gotha nach Zella, Meiningen und Würzburg einerseits und nach Suhl, Hildburghausen, Lichtenfels und Bamberg andererseits führen sollten. Preußen verpflichtete sich, genannten beiden Herzogtümern die Gelder zur Anlage jener Straßen vorzuschießen, verlangte dagegen aber die völlige Abgabefreiheit für den sich hierauf künftig abwickelnden Transitverkehr[2]). Diese Abmachungen bedeuteten einen großen Schritt vorwärts für das Zustandekommen des deutschen Zollvereins, denn durch die Freigabe des Transitverkehrs von Preußen nach Bayern und umgekehrt war die Brücke zwischen dem Norddeutschen und dem Süddeutschen Zollbund geschlagen und der mitteldeutsche Handelsverein, dem Kurhessen, Sachsen, Hannover, Braunschweig, Oldenburg, Bremen, Frankfurt und die thüringischen Staaten angehörten, und der die Tendenz hatte, den preußischen Durchfuhrhandel zu vernichten, gesprengt.

Das Fallen der Zollschranken innerhalb der deutschen Grenzen war von großer Wirkung auf die neuzeitliche Ausgestaltung der Landstraßen. So wurden in Thüringen die meisten Chausseen in den Jahren 1837 bis 1854 gebaut[3]), in einer Zeit, wo schon die ersten thüringischen Eisenbahnprojekte auftauchten und z. T. auch realisiert wurden. Das Aufkommen der Eisenbahnen ließ den Straßenverkehr nicht veröden, wie man vielerseits annahm, sondern steigerte ihn in ganz erheblichem Maße, denn nun wurden die Straßen Zufuhrwege für die Eisenbahnen in den Gegenden, wo letztere selbst nicht Fuß fassen konnten.

Die ersten thüringischen Eisenbahnprojekte.

Werfen wir einen Blick auf die Landkarte Deutschlands und verbinden die Haupthandelszentren des 19. Jahrhunderts miteinander, so sehen wir, daß ein großer Teil jener kürzesten Verbindungslinien sich in den Thüringer Landen schneidet. Die Linien von München, Augsburg und Nürnberg nach den Hansestädten,

[1]) Handwörterbuch der Staatswissenschaften, II. Auflage, Art. Zollverein.

[2]) Devrient, Thüringische Geschichte. Göschensche Verlagsbuchhandlung, Leipzig, 1907. — Heinrich von Treitschke, Deutschlands Geschichte im 19. Jahrhundert, Leipzig 1885, III. Teil, S. 673 ff.

[3]) Regel, »Thüringen« III. Teil.

sowie größtenteils nach Leipzig, Berlin und Stettin, die Linien von Stuttgart, Straßburg, Mannheim und Frankfurt nach Leipzig, Berlin, Stettin und Danzig, die Verbindungen Köln-Leipzig, Köln-Dresden, Köln-Breslau und ebenso die Frankfurts a. M. mit Dresden und Breslau, sie führen alle mehr oder weniger durch thüringisches Gebiet.

Es ist deshalb nicht verwunderlich, wenn schon die ersten größeren systematischen Eisenbahnprojekte, die seit Ende der 20er Jahre des vergangenen Jahrhunderts in Deutschland auftauchen, sich unter anderem auch mit der Anlage von Schienenwegen in Thüringen befassen. Denn abgesehen von der Bewertung der günstigen zentralen Lage Thüringens im Herzen Deutschlands, begegnete man bei der Betrachtung der geographischen Verhältnisse des Landes keinen derartigen Hindernissen, die unter Berücksichtigung der damaligen technischen Kenntnisse, den Bau von Eisenbahnen in seinen Gegenden illusorisch machten.

Der große deutsche Patriot und Volkswirt Friedrich List, der als erster weitblickend dem Gedanken eines »deutschen Eisenbahnsystems« näher getreten war, regte schon im Jahre 1828 den Bau einer Bahn von Süden nach Norden durch die Thüringer Lande an. In seinen Mitteilungen aus Nordamerika[1]), in welchen er die Vorteile eines ganzen Systems von Eisenbahnen für das Königreich Bayern darzulegen versuchte, entwarf er den Plan einer »Bayrisch-Hanseatischen Eisenbahn«, die aus dem Süden Bayerns kommend, nach Bamberg und von da durch die sächsischen Herzogtümer nach der Weser und Elbe fortzuführen wäre, wodurch Bayern in direkte Verbindung mit Hamburg und Bremen käme. Wie List in seinen Ideen oft seiner Zeit vorauseilte, so erkannte er auch hier die wirtschaftliche Tragweite eines derartigen Unternehmens, denn durch die Realisierung dieser Bahn hoffte er ein gutes Stück dazu beizutragen, den lästigen und chikanösen Rheinzoll der Niederländer zu umgehen und lahmzulegen. In der Anlage zu Lists Schrift »Über ein sächsisches Eisenbahnsystem als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahnsystems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden«[2]) aus dem Jahre 1833 finden wir einen Plan skizziert, der ein deutsches Eisenbahnsystem enthält, das bereits Schienenwege in einer Ausdehnung von 600 deutschen Meilen umfaßt. Hierin sind schon 2 Bahnen verzeichnet, die thüringische Fluren durchqueren und die in ihren Endpunkten, durch Anschluß an die anderen Linien des Systems, die Ernestinischen Lande mit den Hauptorten des Südens, Nordens, Westens und Ostens unserer Nation in Verbindung bringen sollen. Diese beiden sind: Erstens eine Bahn von Leipzig über Weimar, Gotha nach Hersfeld, der heutigen Thüringischen Bahn entsprechend; zweitens eine Bahn, die von einem Punkt der ebengenannten zwischen Gotha und Weimar ausgeht, Thüringen in der Richtung auf Bamberg durchschneidet und von hier weiter nach Nürnberg und München führt. Sie ist etwa der heutigen Erfurt-Ritschenhausener Bahn analog.

[1]) Mitteilungen aus Nordamerika von Fr. List, 1. Heft 1828; 2. Heft 1829, Hamburg bei Hoffmann & Co.

[2]) Erschienen in Leipzig bei A. G. Liebeskind 1833.

Während List in charakteristischer, äußerst bescheidener Darstellung, mit einfachen geraden Strichen ein großzügiges deutsches Zukunftseisenbahnnetz entworfen hat, ohne die vorhandenen Terrainschwierigkeiten zu berücksichtigen, gibt der Hannoversche Oberbergrat Grote im folgenden Jahr in seiner Schrift »Über ein Eisenbahnsystem für Deutschland«[1]) schon eine in Details eindringende Kritik der Geländeverhältnisse, die für die Anpassung der Linienführung in seinem System in Betracht kommen. Scheinbar ganz unabhängig von Lists 1833 verfaßter Arbeit, von großen nationalen Gesichtspunkten ausgehend und den bisherigen Partikularismus der Einzelstaaten mißbilligend, erkennt Grote die Notwendigkeit eines Eisenbahnsystems für Deutschland und beschäftigt sich u. a. mit dem Plan einer durch Innerdeutschland zu legenden Hauptbahn, die speziell für unsere Arbeit von Interesse sein dürfte, da sie mit ihren Nebenbahnen Thüringen in seiner ganzen Ausdehnung durchkreuzen will. Dieser heute realisierte Eisenbahnentwurf dürfte wohl mit das kühnste Eisenbahnprojekt gewesen sein, das in der damaligen Zeit in Deutschland produziert wurde, denn Grote wagte schon 1834 den großen Gedanken, die Ost- und Nordsee mit dem Golf von Genua und dem adriatischen Meer durch einen Schienenstrang auf direktem Wege über die Alpen zu verbinden.

Die Richtung war folgendermaßen gedacht. Die Bahn sollte von Stettin ausgehen, über Berlin nach Magdeburg führen und sich hier mit einer von den Hansestädten ausgehenden Linie vereinigen, dann, je nach geringster Überwindung der gegebenen

[1]) Göttingen 1834. Vandenhoeck & Ruprecht.

Terrainschwierigkeiten, entweder über Bernburg, Köthen, Dessau, Leipzig und Zeitz nach Rudolstadt weitergehen, oder Rudolstadt auf dem Wege von Magdeburg, Halle, Merseburg, das Saaletal aufwärts zu erreichen suchen. In letzterem Falle wäre Leipzig durch eine Stichbahn von Merseburg aus an die Hauptbahn anzuschließen.

Die Linienführung von Zeitz nach Rudolstadt war derart geplant: Die Bahn sollte von Zeitz aus das Elstertal aufwärts weiter verfolgen und dann, nach Westen abbiegend, an einer geeigneten Stelle — für welche Lobeda angegeben wird — das Saaletal zu erreichen suchen, um darin bis Rudolstadt zu gelangen. Sie sollte also zwischen Elster und Saale in der Richtung der Teilstrecke der heutigen Weimar-Geraer Bahn von Gera nach Göschwitz verlaufen. Von Rudolstadt wurde als Fortsetzung das Schwarzatal bis zum Gebirgseinschnitt bei Limbach und von hier herunterwärts auf Coburg der Theuerer Grund oder das Göritz-, Steinach- und Itztal empfohlen; jedoch bemerkt der Verfasser, daß sich bei einer weiteren Erforschung der Geländeverhältnisse zwischen Rudolstadt und Coburg vielleicht noch Veränderungen für den Lauf der Bahn anraten lassen, was auch beim späteren Bau der Saalbahn, vielmehr bei deren Fortsetzung nach Lichtenfels, eingetreten ist. Coburg, Nürnberg, München waren weitere Städte, die Grotes Hauptbahn zu berühren gedachte. Von letztgenanntem Orte sollte sie sich einen Weg durch das Inntal nach Innsbruck bahnen und genau in der Richtung der 1867 erst vollendeten zweiten Alpenbahn, der Brennerbahn, über den Brenner nach Brixen und durch das Eisack- und Etschtal nach Verona führen, um sich hier gabelnd bis nach Genua und Venedig fortzuerstrecken.

Zur Verbindung dieser inneren Hauptbahn Deutschlands mit der in seinem System gleichfalls ebenso großzügig ausgedachten Hanseatisch-Baseler Bahn (Hansestädte, Hannover, Braunschweig, Göttingen, Kassel, Fulda, Hanau, Frankfurt, Mannheim, Basel, eventuell Oberitalien) konstruierte Grote einen Schienenweg von Leipzig nach Kassel, der mit der heutigen Leipzig-Zeitz-Geraer, Weimar-Geraer und der Thüringischen Bahn identisch ist und von Osten nach Westen quer durch Thüringen verläuft. Jene Verbindungsbahn sollte die von Leipzig kommende Hauptbahn bei Lobeda verlassen und über Jena, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach, eine Strecke dem Werratal folgend, schließlich an einer günstigen Stelle in das Fuldatal münden, um hier auf die Hanseatisch-Baseler Bahn zu stoßen und zwar bei Hersfeld oder Breitenbach, welch letzteres

knapp $1\,^1/_2$ Kilometer von Bebra, dem jetzigen End- und Anschlußpunkt der Thüringischen Bahn entfernt liegt.

Die spätere tatsächliche Entwickelung des Eisenbahnnetzes Deutschlands und der mit einbegriffenen südlichen Gebietsteile fremder Staaten hat Grote fast ausschließlich recht gegeben, auch in seinen anderen projektierten Linien, auf die wir hier, als außer dem Rahmen der Arbeit liegend, nicht näher eingehen können. Eine ausführlichere Würdigung seiner Schrift müssen wir uns ebenfalls versagen, obgleich sie vielleicht deshalb gerechtfertigt wäre, weil wir von seinen Ideen bisher kaum etwas vernommen haben, und sein Name nicht einmal in der Röllschen Enzyklopädie des Eisenbahnwesens zu finden ist, geschweige in sonstigen gesamtenzyklopädischen Lexiken. Wenn List, der sein deutsches Eisenbahnsystem nur kurze Zeit vor dem Grotes bekannt machte, auch im allgemeinen auf einer höheren wirtschaftswissenschaftlichen Stufe steht als Grote, so ist doch letzterer besonders durch seine fachmännische Kenntnis und richtige Beurteilung der Terrainverhältnisse für die Möglichkeit der Anlage von Bahnlinien größten Stils und nicht minder durch seine klaren und gesunden Anschauungen von dem Wesen und der Wirkung der Eisenbahnen zu beachten und nicht wissenschaftlich zu übergehen.

Es sei uns deshalb erlaubt, als besonders bemerkenswert hier noch kurz einige Äußerungen Grotes anzuführen, die den vorgeschrittenen deutschnationalen Standpunkt dieses Eisenbahnpolitikers charakterisieren. So schreibt er u. a.: »Eine Eisenbahnanlage darf durchaus nicht mehr für ein vereinzeltes Handelsinteresse allein, am wenigsten in einem Staatenbunde wie Deutschland, nur unternommen und geduldet werden. Es wäre der größte Mißgriff, wenn dabei nicht zugleich und vorzugsweise, erstens die großen allgemeinen Handelsinteressen des ganzen deutschen Vaterlandes, zweitens die staatsökonomische Rücksicht auf den Gesamtnutzen des Landes und drittens der wichtige, politischmilitärische Gesichtspunkt für den deutschen Bund ins Auge gefaßt und gesichert würden..... Dies würde aber wiederum höchst mangelhaft erfolgen können, wenn jeder einzelne Bundesstaat engherzig nur seine eigenen Vorteile im Auge haben und es darauf anlegen wollte, seinen Nachbarstaaten Abbruch zu tun . . , das kleinliche Abjagen der Vorteile darf unter verbündeten deutschen Staaten nicht stattfinden.«

Passen diese vor 75 Jahren schon geschriebenen Worte nicht ebensogut in unsere Zeit, wo noch heute die Rede von einem

Eisenbahnkrieg zwischen den einzelnen verbündeten Regierungen ist, der nationalen Schaden und materielle Nachteile in seiner engherzigen Abgrenzungspolitik gezeitigt hat. Noch heute sind diese alten Forderungen, die fast die Vorstellung von einer Reichseisenbahngemeinschaft vermuten lassen, nicht vollkommen erreicht! Mit welch' unendlich weitem Blick hatte die Natur diesen Mann ausgestattet, der schon so frühzeitig die zukünftigen Wirkungen der Eisenbahnen erkannte, in einem Zeitpunkt, wo Deutschland selbst noch keine einzige Lokomotivbahn besaß. Seine Originalität läßt sich erst recht ins volle Licht setzen, wenn man seinen Gedanken und Plänen die damit kraß kontrastierenden, beschränkten Ansichten des bayrischen Obermedizinalkollegiums gegenüberstellt. In allzugroßem Eifer glaubten diese gelehrten Herren ihrem Landesherrn ein Gutachten über die Wirkung der Eisenbahnen unterbreiten zu müssen, worin sie die Forderung aufstellten, den Eisenbahnkörper mit einem hohen Bretterzaun zu umgeben, da sie als Folge der Benutzung der Dampfwagen bei den Reisenden sich unfehlbar einstellende schwere Gehirnerkrankungen voraussahen, deren Äußerungen sie dem Zuschauer vorenthalten wissen wollten, da dieser Anblick nachteilig auf die Gesundheit wirken könnte[1]).

Verlassen wir nun Grotes Ideen, um uns den Eisenbahnplänen Meyers zuzuwenden, die von allen die Thüringer Staaten bisher berücksichtigenden Bahnprojekten die wichtigsten sind und der Verwirklichung am nächsten waren.

Joseph Meyer.

Wie so viele großen Geister seiner Zeit, so entstammte auch Joseph Meyer dem ehrsamen Handwerkerstande, denn er erblickte am 9. Mai 1796 als Sohn eines Schuhmachers in Gotha das Licht der Welt[2]). Die Kaufmannschaft als Lebenszweck erwählend, verließ er schon früh das Vaterhaus, um in Frankfurt a. M. und später mit dem 20. Lebensjahr in England in diesem Berufe tätig zu sein. Von England nach Gotha zurückgekehrt, rief er hier das Bibliographische Institut ins Leben, das seinem Namen durch die Ausgabe und Verbreitung zahlreicher epochemachender Werke

[1]) Siehe Heinrich v. Treitschke, Deutsche Geschichte im 19. Jahrhundert, Leipzig 1885, IV. Teil, S. 581.

[2]) Allgemeine Biographie, 21. Bd. Leipzig 1885. — Karl Joseph Meyer. Eine kulturhistorische Studie von Lic. theol. Dr. jur. et phil. Human, Hildburghausen 1896.

— man braucht nur an Meyers großes Konversations-Lexikon zu erinnern — Weltruf verschafft hat. Wir wollen in unserer Arbeit versuchen, zur Popularität dieses Mannes, speziell auf dem Gebiete seiner Bemühungen für den Bau von Eisenbahnen in seinen Heimatlanden, beizutragen.

Meyer gehört mit zu den wenigen Persönlichkeiten, die kurz nach dem Aufkommen der ersten Eisenbahnen die immense Bedeutung dieses neuen Verkehrsmittels für die Umgestaltung des Wirtschaftslebens richtig erkannten. Die Liebe zu seiner Heimat, sowie seine für alles Praktische schnell empfängliche Natur, ließen in ihm den Wunsch aufkommen, Thüringen, als eines der ersten deutschen Lande, der Vorteile teilhaftig werden zu lassen. So griff er den von seinem Freunde Friedrich List im Jahre 1828 angeregten Gedanken einer Bayrisch-Hanseatischen Eisenbahn auf und versuchte dessen Ausgestaltung und Verwirklichung. Bereits im Jahre 1836 waren auf Meyers Veranlassung schon die notwendigsten Terrainuntersuchungen für die Anlage eines Schienenwegs von der Coburgisch-Bayrischen Grenze bis in die Gegend von Vacha hin gemacht, und die Länge der geplanten Bahn, die der heutigen Werrabahn entspricht, auf $15\frac{1}{2}$ Meilen geschätzt worden. Diese Strecke war nur als der thüringische Teil des von Meyer entworfenen Projekts einer »Hanseatisch-Süddeutschen Zentraleisenbahn«[1]), gedacht, die in ihrer ganzen Ausdehnung von München über Augsburg und Nürnberg in möglichst gerader Richtung nach den 3 Hansestädten verlaufen und deren Zweck die Verbindung der Nord- und Ostsee mit der Donau sein sollte. Meyer teilte diese Hauptbahn in 5 Sektionen ein und zwar in die

1. Sektion, von Nürnberg bis zur Coburger Grenze[2]),
2. Sektion, von der Coburger Grenze nach Vacha,
3. Sektion, von Vacha bis nach Münden a. W.
4. Sektion, von Münden nach der die Hansestädte untereinander verbindenden Bahn,
5. Sektion, die Verbindungsbahn der 3 Hansestädte Hamburg, Bremen und Lübeck.

[1]) Hanseatisch-Süddeutsche Zentraleisenbahn, von J. Meyer. Hildburghausen, 31. Januar 1838.

[2]) Bereits im Jahre 1835 hatten sich zu München und Augsburg Eisenbahnkomitees gegründet, die eine Verbindung Münchens mit Augsburg anstrebten (Bürgermeister Caron du Val zu Augsburg).

Nachdem der Nürnberger Nordbahnverein[1]) auf eine Anfrage, die Vereinigung seines Projektes mit der von Meyer geplanten Hanseatisch-Süddeutschen Eisenbahn betreffend, die bestimmte Erklärung abgegeben hatte, seinen geplanten Schienenweg von Nürnberg über Bamberg an die Coburgische Grenze nach Rossach weiter zu führen, welcher dann die 1. Sektion der Hanseatisch-Süddeutschen Zentralbahn darstellen würde, hielt Meyer die Zeit für gekommen, um zu einer Aktiensubskription für die Beschaffung der Mittel zum Bau der 2. Sektion aufzufordern. Die Konzession zum Bau dieser Strecke von der Coburgisch-Bayerischen Grenze nach Vacha hatte er bereits 1837 von den Regierungen Sachsen-Coburg-Gotha, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Weimar erlangt. Auf Grund einer diesen Regierungen gegenüber in verbindender Form gemachten Zusicherung verpflichtete sich Meyer zur Aktiensubskription für mindestens die Hälfte der erforderlichen Bausumme die öffentliche freie Konkurrenz zuzulassen. Nach den gemachten Untersuchungen war das Baukapital auf 6 100000 Gulden (in 24 Fl. Fuße) geschätzt worden, wovon 3 100000 Gulden zur öffentlichen, freien Zeichnung bestimmt waren, während Meyer die übrigen 3000000 Gulden auf dem Wege des Privatvertrages zu erlangen sich bestrebte. Als Termin der Subskription setzte er den 28. Februar fest. Zur Zeichnung sollten kommen, die Aktie a 500 Gulden gerechnet, 3 100000 Gulden zusammen in Frankfurt, Augsburg, Coburg, Meiningen und Hildburghausen. In Frankfurt und Augsburg waren zum Vertrieb der Aktien Privatbankhäuser bestellt worden, während in den 3 thüringischen Städten die Zeichnung unter Leitung der Herzoglichen Behörden geschehen sollte. Die Nachfrage nach Aktien für die 2. Sektion der Hanseatisch-Süddeutschen Zentraleisenbahn war eine so große, daß noch am selben Zeichnungstage das erforderliche Kapital in kurzer Zeit an sämtlichen Orten gesichert war[2]).

Auf diesen Erfolg sich stützend, wandte sich Meyer an die Regierungen Kurhessens und Hannovers zwecks Erlangung der Konzession für den weiteren Ausbau der Hanseatisch-Süddeutschen

[1]) Dieser Gesellschaft war schon am 11. Februar 1836 die Konzession zum Bau einer Bahn von Nürnberg über Bamberg nach der bayerischen Nordgrenze erteilt worden. Vg. Hugo Marggraf »Die Königl. Bayer. Staatseisenbahnen«. München, 1894.

[2]) Zur Zeichnung kamen am 28. Februar 1838 in Frankfurt bei Gebrüder Mülhens & Co. 1000000 Gulden, in Augsburg bei Joh. Lorenz Schätzler 600000 Gulden, in Coburg 500000 Gulden, in Meiningen ebenfalls 500000 und in Hildburghausen auch 500000 Gulden.

Zentraleisenbahn Sektion 3 und 4. Am 24. Juli 1838 erhielt er von Seiten Hannovers folgenden endgültigen Bescheid, der in kurzsichtiger Weise dem ganzen Unternehmen ein unüberwindliches Hindernis in den Weg legte, an dem auch das bisher Erreichte scheitern mußte.

»Dem Chef des bibliographischen Instituts, J. Meyer in Hildburghausen, als Unternehmer der Hanseatisch-Süddeutschen Zentraleisenbahn

wird hiermit auf das an mich gerichtete Gesuch vom 31. März d. Js. die Erteilung einer ausschließlichen Konzession behuf der Durchführung jener Eisenbahn durch das hiesige Königreich betreffend definitiv eröffnet, daß sich die hiesige Regierung nicht veranlaßt findet, auf das Gesuch einzugehen[1]).

Hannover, den 24. Juli 1838.

Kabinet Sr. Majestät des Königs,
Der Staats- und Kabinets-Minister
von Scheele.

Durch diesen Entschluß der Hannöverschen Regierung, die weder selbst die Bahn fortführen wollte, noch einer anderen Persönlichkeit die Konzession dafür zu erteilen beabsichtigte, war der Hanseatisch-Süddeutschen Zentralbahn der Weg nach den Hansestädten versperrt[2]). Auch der von handelspolitischen Gesichtspunkten ausgehende Vorschlag Hollands die H.-S. Zentraleisenbahn durch Hessen und Westfalen nach dem Niederrhein, Rotterdam und Amsterdam fortzusetzen, um auf diese Weise die gesuchte Verbindung Zentraldeutschlands und der Donauländer mit der Nordsee herzustellen, mußte fallen gelassen werden, weil Kurhessen seine Einwilligung hierzu versagte. Meyer sah sich deshalb genötigt, die bisher gemachten Anzahlungen für die 2. Sektion des geplanten Projekts zurückzuerstatten, da diese Anzahlungen nur unter Voraussetzung des Zustandekommens der großen Durch-

[1]) Aus dem Herzogl. S.-Meiningischen Regierungs- und Intelligenzblatt für das Herzogtum Hildburghausen und das Fürstentum Saalfeld, No. 38 vom 22. September 1838, S. 239.

[2]) Der Grund der Abweisung des Meyerschen Gesuches wird wohl in der großen Abneigung zu suchen sein, die der damalige König Ernst August von Hannover gegen die Eisenbahn gefaßt hatte. Wird doch diesem Fürsten der äußerst kleinbürgerliche Ausspruch beigelegt: »Ich will keine Eisenbahnen in meinem Lande, ich will nicht, daß jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich.« (Vergleiche die Eisenbahnen einst und jetzt: Artikel in den Leipziger Neuesten Nachrichten vom 5. Mai 1909 von H. Hünneckes).

gangsroute geleistet worden waren. Er verschmähte es in uneigennütziger Weise seine persönlichen Auslagen in der fraglichen Angelegenheit aus den durch das Deponieren der angezahlten Gelder entstandenen Zinsen zu decken. Diese vermachte er der Landeswaisenanstalt des Herzogtums Meiningen.

Die Thüringische Südnordbahnfrage ruhte nun mehrere Jahre. Erst der zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha abgeschlossene Staatsvertrag vom 20. Dezember 1841, welcher die Richtung der Thüringischen Bahn von Halle nach Kassel festlegte, sah gleichzeitig eine Anschlußbahn an erstgenannte durch den Eisenacher Kreis Sachsen-Weimars über Meiningen, Hildburghausen und Coburg nach Bamberg vor. Der von Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg-Gotha durch Staatsvertrag vom 19. August des vorhergehenden Jahres gebildete Eisenbahnverein verpflichtete sich u. a. rege dafür einzutreten, daß die Richtung jener vorgesehenen Südnordbahn die Großherzoglichen und Herzoglichen Lande soviel als möglich in angemessener Weise berücksichtige.

Unter diesen günstigen Aussichten griff Meyer nochmals seine alten Pläne auf, die er jetzt zu einem größeren System ausarbeitete. Am 30. März 1846 erschien dann auch sein in Hildburghausen ausgegebenes »Programm eines Deutschen Zentralbahnnetzes«, das Thüringen zum Mittelpunkt haben sollte. Eine mit dem Ingenieur-Oberleutnant Rost zu Arnstadt gleichzeitig verfaßte Abhandlung sollte die Notwendigkeit und Vorteile dieses Zentralbahnnetzes begründen. Meyer zeichnet uns in seinem Programm ein thüringisches Eisenbahnsystem vor, welches von dem heute tatsächlich vorhandenen Bahnnetze im großen und ganzen kaum abweicht. Welches waren nun Meyers Eisenbahnpläne? Hierüber gibt uns das Programm kurz und bündig folgende Auskunft.

Zweck:

»Die Erbauung folgender Eisenbahnlinien in Thüringen, welche zusammengenommen das Deutsche Zentralbahnnetz bilden:

1. Die Thüringische Südnordbahn, welche in 2 Ästen von Arnstadt aus durch Thüringen bis zur Hannöverschen Südbahn[1]) führt, nämlich

[1]) Hannöversche Südbahn, von Hannover über Nordstemmen, Alfeld, Kreinsen, Northeim, Göttingen, Münden nach Kassel (22,4 Meilen); frühzeitig geplante Bahn, doch erst 1851 in Angriff genommen und am 23. September 1856 dem Verkehr in ihrer ganzen Länge übergeben.

a) von Arnstadt über Erfurt, Sondershausen, Nordhausen nach Northeim zum Anschluß an die Hannöversche Südbahn (Staatsbahn) 21 Meilen

b) von Arnstadt über Gotha, Langensalza, Mühlhausen, Heiligenstadt, Göttingen nach Northeim, wie vorher zum Anschluß an die Hannöversche Südbahn . . . . . 20 „

2. Die Thüringer Waldbahn:
von Saalfeld über den Thüringer Wald nach Sonneberg, wo sie sich an eine Zweigbahn der Werrabahn, welche nach Coburg führt, anschließt . . . . . 6 „

3. Die Thüringer Werrabahn:
von Gerstungen das Werratal aufwärts bis zur Bayerischen Grenze, nebst Zweigbahnen
a) nach Sonneberg,
b) nach Bad Liebenstein und den dortigen Eisenbergwerken,
c) nach Neuhaus und seinen Eisen- und Steinkohlenwerken, zusammen . . . . . 24 „

Die Ausführung dieser Bahn ist bereits durch Staatsverträge[1]) gesichert, eine Aktiengesellschaft zum Bau derselben ist aber noch nicht gebildet.

4. Die Thüringer Saalbahn:
von Saalfeld über Rudolstadt dem Saaletal folgend, entweder
über Jena zum Anschluß an die thüringische Ostwestbahn[2]) bei Kösen,
oder unterhalb Rudolstadt von Kahla aus nach Eisenberg und dann zum Anschluß an die thüringische Ostwestbahn bis nach Naumburg 11 Meilen

5. Die Thüringisch-Voigtländische Bahn:
von Arnstadt nach Blankenburg, Saalfeld durch

zusammen 82 Meilen

[1]) Staatsvertrag zwischen S.-Weimar, S.-Coburg-Gotha und S.-Meiningen vom 19. August 1840 sowie Staatsvertrag zwischen den genannten Regierungen mit Bayern vom 4. Juni 1845.

[2]) Thüringische Ostwestbahn, heutige »Thüringische Bahn« von Halle über Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach nach Gerstungen; die Teilstrecke Halle-Weimar wurde am 19. Dezember 1846 eröffnet.

	Übertrag	82 Meilen
	das Voigtland über Schleiz und Greiz nach Werdau (oder Mylau), wo sie sich an die Sächs.-Bayerische Eisenbahn[1]) anschließt . .	14 „
6.	Die Thüringische Unstrutbahn: von Nordhausen über Artern nach Halle . .	13 „
7.	Die Thüringische Harzbahn: von Nordhausen nach Halberstadt zur Linie Braunschweig-Magdeburg[2])	8 „
	Zusammen gegen	117 Meilen
8.	Dazu ungefähr 10 % für die zum vollständigen Ausbau des Netzes wahrscheinlich nötig werdenden Zweigbahnen	12 „
	Es beträgt also die Gesamtlänge der zum Deutschen Zentralbahnnetz noch auszuführenden Linien	129 Meilen[3]).

Die Ausführung dieses Eisenbahnnetzes wird ein Baukapital von etwa $48^1/_2$ Millionen Taler erfordern, wenn man diejenigen Erfahrungen, welche beim Bau der deutschen Eisenbahnen in ähnlichem Terrain gemacht worden sind, als Maßstab annimmt.«

In dem nun noch folgenden Texte des Programms gibt Meyer eine Reihe von Vorschlägen, wie seiner Ansicht nach am zweckmäßigsten das Unternehmen gefördert und zu Stande gebracht werden könnte. »Ein Verein zur Begründung des deutschen Zentralbahnnetzes« sollte sich mit den nötigen Vorarbeiten befassen. Sollten diese einen günstigen Abschluß zeitigen, dann wäre auf dem Wege der Aktienzeichnung das erforderliche Kapital aufzubringen. Da Meyer für ein Komitee für den erstgenannten Verein keine Teilnehmer fand, so stellte er sich selbst als Chef an die Spitze. Es würde uns zu weit führen, auf die exakt ausgearbeiteten Statuten dieser Unternehmerkorporationen einzugehen, zumal sie sich keine Geltung verschaffen konnten, denn das Geschick hemmte auch dieses Mal die Ausführung des großzügigen Planes.

[1]) Sächsisch-Bayr. Eisenbahn von Leipzig über Altenburg, Werdau nach der bayr. Grenze bei Hof; Strecke Leipzig-Altenburg am 19. September 1842 eröffnet, Altenburg-Hof am 15. Juli 1851.

[2]) Magdeburg-Braunschweigische Eisenbahn; Strecke Magdeburg-Oschersleben-Halberstadt am 15. Juli 1843, Strecke Oschersleben-Braunschweig am 16. Juli 1843 eröffnet.

[3]) Rund 958 Kilometer.

Woran es lag, daß Meyers Bemühungen zum 2. Mal scheiterten, konnten wir nicht feststellen. Ein Hauptgrund wird wohl in der Auswahl des ungünstigen Zeitpunktes zu suchen sein, denn die Revolution des Jahres 1848 lag schon in der Luft und lenkte die Interessen der Mitbürger Meyers von seinem Projekte ab. Das Jahr 1847 brachte eine Krisis[1]), in der sich eine große Geldknappheit bemerkbar machte, die durch Mißernten sowohl, als auch durch das übermäßige Festlegen enormer Kapitalien bei den gewaltigen Eisenbahnspekulationen der Vorjahre veranlaßt worden war. Es ist deshalb sehr wahrscheinlich, daß es Meyer nicht gelang, das hohe Baukapital von $48^1/_2$ Millionen Taler aufzubringen.

Konzessionsverweigerungen von Seiten der in Betracht kommenden Regierungen scheinen jenesmal der Ausführung nicht im Wege gestanden zu haben, denn die Regierungen waren jetzt lebhaft an dem Bau von Bahnen in den Thüringer Gauen interessiert. So hatten die Meiningische, die Weimarische und die Schwarzburg-Sondershausensche Regierung Untersuchungen über die Möglichkeit der Anlage von Eisenbahnen anstellen lassen, die zum Teil die Frage der Überbrückbarkeit des Thüringerwaldgebirges lösen sollten. Es wird also, wie schon gesagt, an der Ungunst der Wirtschaftslage gelegen haben, daß es Meyer nicht vergönnt war, seinen Heimatlanden die Wohltaten eines großartig durchdachten Eisenbahnsystems um Jahrzehnte früher zukommen zu lassen, dessen Ausdehnung etwa der Summe sämtlicher vollspurigen Eisenbahnen von heute in Sachsen-Meiningen, S.-Coburg-Gotha und den beiden Schwarzburg und Reuß entspricht.

Das bisherige Mißlingen seiner Eisenbahnentwürfe hatte der zähen Natur Joseph Meyers keinen Abbruch tun können. Unentwegt sehen wir ihn nach der Revolution des Jahres 1848 zum 3. und letzten Mal als Pionier für das heimatliche Bahnwesen tätig, um dem Schicksal gleichsam den Erfolg abzutrotzen. Mittlerweile durchzogen schon die Züge der Sächs.-Bayr. und der Thür. Eisenbahn die Ernestinischen Lande; es fehlte hauptsächlich noch im Westen Thüringens an dem modernen Verkehrsmittel. Meyer ließ den Gedanken an das deutsche Zentralbahnnetz fahren, hoffte aber dafür um so mehr seinen, sich in bescheideneren Grenzen haltenden alten Lieblingswunsch, den Bau der Werrabahn[2]) im

[1]) Artikel »Krisen« im Handwörterbuch der Staatswissenschaften von H. Herkner, II. Auflage, 5. Bd., S. 428. 1905.

[2]) Allgemeine deutsche Biographie, 1885, Leipzig. — Karl Joseph Meyer, von Dr. Human. S. 33.

Jahre 1853 endlich zu verwirklichen. Seine Energie und Werbungskraft brachten dieses mal wieder die erforderliche Bausumme zusammen. Allein das Mißgeschick gönnte ihm auch jenen Erfolg nicht. Andere Hände erhielten die Baukonzession und vollendeten die Bahn anfangs November 1858. Meyer erlebte die Eröffnung der ganzen Linie nicht mehr; er starb am 27. Juni 1856.

Es ist ein tragisches Schicksal, welches diesen, seiner Zeit vorauseilenden Mann heimsuchte und das seine Unternehmungen »auf der Schwelle der Ausführung« zu Schanden machte. Meyers Leben bietet in vielem große Ähnlichkeit mit dem seines Freundes Friedrich List, jenes anderen großen Eisenbahnvorkämpfers, dem es auch nicht vergönnt sein sollte, die Früchte jahrelanger, wertvoller Arbeit im Aufklärungsdienste für eine frühzeitig als richtig erkannte Idee genießen zu können.

Die historische Entwickelung der einzelnen Linien in den Thüringischen Staaten.

Die Sächsisch-Bayrische Eisenbahn.[1])

Sachsen-Altenburg ist der erste Thüringische Staat, dem eine Eisenbahn beschieden war. Das baldige Zustandekommen derselben hat das östliche thüringische Herzogtum zum größten Teil den Eisenbahnbestrebungen in seinem Nachbarlande, dem Königreich Sachsen, zu verdanken. Nachdem das sächsische Expropriationsgesetz vom 3. Juli 1835 der ersten größeren Bahn auf deutschem Boden — der Leipzig-Dresdener Eisenbahn —, die Wege geebnet hatte, wurde noch im selben Jahr der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie das Privileg zur Ausführung einer Eisenbahn von Leipzig nach der bayrischen Grenze erteilt. Man wollte von Seiten der Königlichen Regierung eventuellen Be-

[1]) Literatur: Die Leipzig-Hofer Eisenbahn. Leipzig, Gebhardt & Reisland. 1841.
Deutschlands Eisenbahnen im Jahre 1846, von E. Bürger. Karlsruhe 1846, Verlag von C. Macklot.
Die Eisenbahnen Deutschlands von Fr. W. von Reden. Berlin, Posen und Bromberg 1845, Verlag von E. S. Mittler.
Deutschlands Eisenbahnen von Dr. J. Michaelis. Leipzig 1859, C. F. Amelangs Verlag.
Geschichte der Kgl. S. Staatseisenbahnen von Ulbricht, Dresden 1889.
Die Sächsischen Eisenbahnen von A. Wiedemann. Leipzig, Verlag von Th. Thomas 1907.

strebungen anderer Staaten[1]) für den Bau einer Norddeutschland mit Bayern verbindenden Bahn, die möglicherweise eine Umgehung Sachsens zur Folge haben konnten, zuvorkommen. Die Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie verzichtete bald zu Gunsten zweier anderer Komitees, deren gemeinsamer Plan die Erbauung einer Eisenbahn von Leipzig über Altenburg durch das sächsische Voigtland nach Hof war. Am 24. Februar 1836 traten diese zusammen und zwar das eine in Leipzig, das andere in Altenburg. Als Mitglieder gehörten dem Altenburger Komitee die Herren E. Lange (Vorsitzender), A. Besser, E. Dörstling, T. F. Günther, F. A. von Hopfgarten, F. Lippold, C. A. Schmidt, J. G. Steudemann und L. Kanold (Sekretär) an.

Es dauerte jedoch lange Zeit, ehe man zur Ausführung des geplanten Projekts schreiten konnte, denn die damaligen Konkurrenzverhältnisse bedingten einen Aufschub. Von verschiedenen Seiten war man bemüht, das Projekt als nicht dringend hinzustellen, um dadurch gleichzeitig Propaganda für andere Südnordbahnrichtungen zu machen. So sei hier erwähnt, daß auch Friedrich List im Gothaer Allgemeinen Anzeiger der Deutschen und in der Augsburger Allgemeinen Zeitung heftig gegen die Dringlichkeit der Leipzig-Hofer Bahn zu Gunsten einer Werratalbahnlinie polemisierte[2]). Die Sächsische Regierung sah diesen Anstrengungen nicht müßig zu. Sie selbst ergriff Schritte zum weiteren Gedeihen der Leipzig-Hofer Bahnangelegenheit und entsandte im August 1840 den Kreisdirektor und Universitätskurator, Herrn von Falkenstein, sowie den Erbauer der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, Major a. D. Kunz, nach München, um mit der Bayrischen Regierung über eine gemeinsame Regelung der beiderseitigen Interessen in der fraglichen Angelegenheit zu unterhandeln[3]). Ihre Bemühungen waren von Erfolg gekrönt, denn am 14. Januar 1841 wurde zu München zwischen der Königlich Sächsischen, der Herzoglich Sachsen-Altenburgischen und der Königlich Bayrischen Regierung ein Staatsvertrag abgeschlossen, der die Linienführung

[1]) Von der Königlich Bayrischen Regierung war am 11. Februar 1836 einer Gesellschaft das Privileg zum Bau einer Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg bis zur bayrischen Nordgrenze erteilt worden; diese Gesellschaft trug sich neben dem Plan der Linie Nürnberg-Bamberg-Hof auch mit dem Gedanken, ihre Bahn von Bamberg nach Coburg, anstatt nach Hof zu führen.

[2]) Vgl. Augsburger Allgemeine Zeitung vom Jahre 1840 No. 223, 224, 232, 233, 246, 247, die mit Justus Möser pseudonym unterzeichneten Artikel.

[3]) Allgemeine Zeitung 1840 No. 229, S. 1828.

einer Eisenbahn von Leipzig über Altenburg, Plauen, Hof, Bamberg, Nürnberg nach Augsburg stipulierte.

Hierauf erließ der Vorstand der Leipzig-Hofer Eisenbahngesellschaft am 24. April 1841 in Leipzig und Altenburg eine »Einladung zur Beteiligung bei dem Sächsisch-Bayrischen Eisenbahnunternehmen«, die von folgenden Gesichtspunkten ausging:

Der deutschnationale Zweck der Leipzig-Dresdener, der Leipzig-Magdeburger und der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn kann nicht zur vollen Geltung kommen, solange noch eine Fortsetzung nach dem Süden Deutschlands fehlt. Diese Erkenntnis hat die Staaten Sachsen, Sachsen-Altenburg und Bayern veranlaßt, einen Staatsvertrag abzuschließen, in welchem neben der Festlegung einer künftigen Linie von Leipzig nach Augsburg durch die drei Regierungen, der Altenburgische und Sächsische Staat besonders für den Bau dieses Schienenwegs auf den in Betracht kommenden Königlich und Herzoglich Sächsischen Gebietsteilen seine tatkräftige Unterstützung zusagt. Als erforderliche Bausumme für die Strecke Leipzig-Hof werden 6 Millionen Taler festgesetzt, wovon die beiden Regierungen den 4. Teil des Aktienunternehmens zu tragen versprechen. Ferner verpflichten sich die Regierungen, die auf die übrigen 3 Vierteile erfolgenden Anzahlungen 6 Jahre lang mit 4% jährlich aus Staatsmitteln vorschußweise zu verzinsen, soweit die Reinerträge der Streckenfahrten zu 4%iger Verzinsung nicht hinreichen sollten. Außerdem leisten die Regierungen zu Gunsten der im freien Verkehr befindlichen Aktien Verzicht auf den Dividendenanteil, der sich aus ihrer staatlichen Beteiligungssumme ergibt, die durch das ursprünglich übernommene Viertel der Gesamtaktiensumme plus der aus den Zinsvorschüssen erwachsenden Vermehrung annähernd den 3. Teil des gesamten Aktienkapitals ausmachen wird; der Verzicht soll allein nur solange Dauer haben, bis die Dividende der freien Aktien noch nicht die Höhe von 4% erreicht haben wird.

Durch pekuniäre Unterstützung der Regierungen war man in der Lage gewesen, schon am Ende der 30er Jahre einen Teil des in Betracht kommenden Geländes für den Bau untersuchen zu lassen. Das Ergebnis dieser Vermessungen wurde dann von dem Komitee als Maßstab für den Kostenanschlag der ganzen Linie Leipzig-Hof in Anrechnung gebracht. So kam die Bausumme von 5981000 Talern zustande, die auf 6000000 abgerundet wurde. Beim späteren Bau stellte es sich heraus, daß man sich in der Schätzung schwer verrechnet hatte, denn diese Summe langte

keineswegs. Nachdem schon am 10. August 1837 die Ausdehnung des Sächsischen Expropriationsgesetzes vom 3. Juli 1835 auf die projektierte Sächsisch-Bayrische Eisenbahn auf königlichem Grund und Boden gesichert war — endgültig durch Verordnung vom 15. Mai 1841 geregelt — folgte am 13. Januar 1841 ein Herzogliches Mandat, welches die Abtretung des für die Bahn erforderlichen Grundeigentums in Sachsen-Altenburg anordnete. So konnten sich die beiden Komitees endlich entschließen, in dem vorgenannten Einladungsprogramm vom 24. April den Termin für die Aktienzeichnung auf den 3. Mai 1841 festzusetzen; es sollten von den, dem freien Verkehr überlassenen Aktien a 100 Taler in Leipzig 36000 Stück und die übrigen 9000 in Altenburg zur Zeichnung aufliegen. Der Absatz dieser 45000 Stück ging verblüffend rasch vor sich, dank der günstigen Aussichten der Aktionäre, denn die Beteiligung und Zinsgarantie der Regierungen gaben dem Unternehmen von vornherein ein festes Rückgrat und ließen Sicherheit und Gewinn der anzulegenden Gelder erwarten. In Leipzig wurden die Zeichnungen der vorläufig auszugebenden Interimsakten am 3. Mai 1841 morgens 9 Uhr in der Kaufmannsbörse eröffnet. Der Andrang war so gewaltig, daß schon nachmittags 1 Uhr der ganze Vorrat verbraucht war; ebenso schnell wurde gleichzeitig die Ausgabe der 9000 Stück in Altenburg bewerkstelligt.

Die erste Generalversammlung der Aktionäre fand im folgenden Monat, am 22. Juni, in der Buchhändlerbörse zu Leipzig statt. Die hier erfolgte Wahl der Mitglieder des Direktoriums und des Gesellschaftsausschusses machte eine Verordnung vom 28. Juni 1841 bekannt, die unter anderem die Namen der Altenburger Herren Kaufmann Dörstling, Bürgermeister Hempel und Regierungsrat Schuderoff enthielt. Der gewählte Vorsitzende des Direktoriums, Hofrat Dr. Gustav Hoffmann, wurde mit der Vertretung der Sachsen-Altenburgischen Regierung betraut. Das Verhältnis der Leipzig-Hofer Eisenbahngesellschaft zur Regierung erhielt durch das Konzessionsdekret vom 7. Januar 1843 noch nähere Normierung. So wurde die Gesellschaft verpflichtet nach den 3 ersten Betriebsjahren die Gewerbesteuer zu entrichten, ferner den Besitz an Grund und Boden zu versteuern.

Der Bau der Bahn wurde zu gleicher Zeit am 1. Juli 1841 an verschiedenen Stellen in Angriff genommen. Die Bauleitung lag in den bewährten Händen des Erbauers der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, Major a. D. Kunz. Die feierliche Eröffnung der Strecke Leipzig-Altenburg erfolgte am 19. September 1842; hier-

bei fungierten die aus der Fabrik von Stephenson in Newcastle bezogenen Lokomotiven Saxonia und Bavaria[1]). Die Bahnstrecke Leipzig-Crimmitschau wurde am 15. März 1844 dem Verkehr übergeben; es fanden täglich 2 durchgehende Fahrten von den Endpunkten aus statt, ebenso eine von Altenburg bis Leipzig und umgekehrt.

Mittlerweile waren die genauen Untersuchungen über die Anlage der Strecke Crimmitschau-Hof vollendet worden und es zeigte sich, daß das in Höhe von 6 Millionen Taler angenommene Baukapital viel zu niedrig veranschlagt worden war. Es stellten sich dem Bahnbau außerordentliche Hindernisse in den Weg, deren Umgehung man früher als möglich gehofft hatte. So erforderten z. B. das Elster- und Göltzschtal mächtige Überbrückungen, die den Bau außerordentlich verteuerten. Die Mittel zur Deckung des Mehrbedarfs wurden im Jahre 1845 auf rund 5 Millionen Taler geschätzt, wovon $^2/_3$ durch eine Anleihe aufgebracht werden sollten. Für die Beschaffung des fehlenden Drittels erhielt die Sächsische Regierung die Ermächtigung der Stände. Da diese projektierte Anleihe infolge der ungünstigen Wirtschaftslage nicht bewerkstelligt werden konnte, so beantragte eine außerordentliche Generalversammlung der Leipzig-Hofer Eisenbahngesellschaft am 3. Dezember 1846 die Abtretung der Bahn an den sächsischen Staat unter der Bedingung, daß dieser eine Verzinsung der Aktien von 4% ab Michaelis 1847 8 Jahre lang garantiere und dann die Aktien gegen 3%ige Staatspapiere umtausche, oder sofort als Gegengabe für die zu übernehmenden Aktien $3^1/_2$%ige Staatspapiere entrichte.

Die Regierung wählte das erstere Angebot und übernahm am 1. April 1847 die Sächs.-Bayr. Bahn als Staatsbahn. Von diesem Tage ab datiert im Königreich Sachsen der Staatseisenbahnbau und -Betrieb. Noch am selben Tag erfolgte auch die Ratifikation des Staatsvertrages mit der Altenburger Regierung, der den Erwerb des bisherig altenburgischen Bahnanteils, sowie die neuen Rechtsverhältnisse der Bahn innerhalb der Herzogl. Landesgrenzen regelte[2]). Danach verbleibt die Kriminal- und Zivilgerichtsbarkeit auf der im Altenburgischen gelegenen Bahnstrecke samt Zubehör, sowie die allgemeine Landespolizei — im Gegensatze zur Bahnpolizei, die der Königl. Sächs. Bahnverwaltung ob-

[1]) Altenburger Hauskalender 1875, S. 53ff.
[2]) Gesetzsammlung für Altenburg 1847. S. 19.

liegt — den Herzogl. Behörden; ebenso unterliegt das Bahnverwaltungspersonal innerhalb des Altenburgischen Gebiets den Verordnungen und Gesetzen des Herzogtums. Nach Artikel 19 des genannten Dekrets bleiben ferner die zur Eisenbahnverwaltung gehörigen und auf dem, dem Königl. Sächs. Staatsfiskus eigentümlich zustehenden, Areal errichteten Gebäude von der Grundbesteuerung frei.

Unter Königl. Verwaltung wurde nun der Bau eifrig weiter betrieben. So konnte die Strecke Crimmitschau-Werdau und die hier abzweigende Linie Werdau-Zwickau am 6. September 1845 eröffnet werden, während die bis dahin unvollendeten Zwischenglieder Werdau-Reichenbach am 31. Mai 1846, Plauen-Hof am 20. November 1848 und die letzte Lücke Reichenbach-Plauen, welche die großen Überbrückungsbauten des Elster- und Göltzschtales notwendig machte, am 15. Juli 1851 dem Verkehr übergeben wurden.

Schließlich sei noch erwähnt, daß von der heute 164,6 Kilometer langen Linie Leipzig-Hof 28,77 Kilometer auf Altenburgisches Gebiet entfallen. Die Sächs.-Bayr. Bahn tritt bei Haselbach in das Herzogtum ein und verläßt dieses bei Ponitz unweit Crimmitschau. Auch Gebietsteile von Reuß ä. L. und Reuß j. L. durchläuft die Leipzig-Hofer Bahn mit 1,76 bezw. 2,36 Kilometer.

Die Thüringische Eisenbahn[1]).

Nachdem die Eisenbahnverbindungen zwischen den Städten Berlin, Magdeburg, Halle, Leipzig und Dresden gesichert und zum Teil schon hergestellt waren, tauchten bald Projekte auf, welche die Fortsetzung jener Linien nach dem Westen Deutschlands zum Gegenstand hatten. Diesen Plänen brachte vor allem die Regierung Preußens ein reges Interesse entgegen; handelte es sich doch für genannten Staat, der durch Hannover,

[1]) Literatur: Fleck: Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen der Monarchie. Archiv für Eisenbahnwesen 1895. —
von Reden: Die Eisenbahnen Deutschlands. —
Friedrich Lists gesammelte Schriften, herausgegeben von L. Häusser. Stuttgart und Tübingen 1850 bei Cotta. —
Allgemeiner Anzeiger und Nationalzeitung der Deutschen 1840. Gotha, Beckerscher Verlag. —
Allgemeine Zeitung Augsburg. Jahrgang 1840. —
Geschäftsberichte der Direktion der Thür. Eisenbahngesellschaft. —
Drucksachen des Hauses der Abgeordneten. (Preußen) 1882 1. Bd.

Braunschweig und Kurhessen in 2 Hälften getrennt war, darum, eine Verbindung seiner östlichen Provinzen mit den westlichen, zwecks Beschleunigung und Erleichterung des Verkehrs, sowie aus strategischen Gründen, herbeizuführen.

Schon seit Ende der 30er Jahre war lebhaft die Frage erörtert worden, ob jene Verbindungsbahn nördlich oder südlich des Harzes am zweckentsprechendsten gebaut werden sollte, und es vergingen Jahre, ehe man zur Erkenntnis kam, daß sowohl die Anlage einer nördlich, wie auch gleichzeitig südlich geführten Bahn erwünscht und rentabel sei. Als nördlicher Schienenweg kam eine Linienführung von Magdeburg über Braunschweig in Betracht, für deren Zustandekommen der Magdeburger Oberbürgermeister Francke und der Braunschweigische Finanzdirektor von Amsberg sich lebhaft betätigten. Am 14. Januar 1842 wurde diesem Unternehmen die Konzession zum Bau erteilt.

In weit stärkerem Maße als das Nordprojekt nahm der beabsichtigte Bau im Süden des Harzes die ganze Aufmerksamkeit der Thüringischen Staaten in Anspruch, denn bisher vermittelte hier die alte Handelsstraße von Leipzig nach Frankfurt und Köln mitten durch Thüringen einen beträchtlichen Teil des Verkehrs, den der Osten mit dem Westen unterhielt. Nachdem zu Beginn der 40er Jahre bekannt geworden war, daß die von Preußen angestellten Untersuchungen über die Möglichkeit der Anlage eines Ostwestschienenwegs südlich des Harzes ihrem Abschluß nahe wären, wartete man in Thüringen gespannt auf das Ergebnis. Da drang die Kunde durch, daß Preußen eine Umgehung der Ernestinischen Lande plane und direkt von Halle über Mühlhausen, Wanfried, Eschwege, Waldkappel, Lichtenau und Cassel weiter in die Rheinprovinz zu bauen beabsichtige und deshalb bereits mit Kurhessen in Verbindung getreten sei. Bald stellte sich auch die Wahrheit dieser Nachricht heraus und man erfuhr, daß eine der einflußreichsten Persönlichkeiten in Preußen — der Generalpostmeister von Nagler —, der Hauptagitator für die Realisierung dieses Projekts sei. Sein Verlangen ginge dahin, die Bahn auf Kosten des Preußischen Staates zu erbauen und deshalb soviel wie möglich fremde Territorien und Postregale zu vermeiden.

Von großem Nutzen für die Thüringischen Kleinstaaten war das Einwirken Friedrich Lists, des berühmten deutschen Nationalökonomen, auf die weitere Gestaltung dieser Angelegenheit. Auf seine Veranlassung schlossen sich die Regierungen von Sachsen-Weimar, Sachsen-Coburg-Gotha und Sachsen-Meiningen am 19. August 1840 zu einem Thüringischen Eisenbahnverein zusammen, um gemeinsam die Interessen ihrer Landeskinder in der schwebenden Bahnangelegenheit zu vertreten[1]). Unter der Leitung der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaischen Regierung wurden nähere Vorschläge für den Bau einer Eisenbahn, die die Richtung der alten Handelstraße berücksichtigt, ausgearbeitet und der Preußischen Regierung im Namen des Thüringischen Eisenbahnvereins unterbreitet. Preußen erklärte sich bereit, mit den Vereinsregierungen in Beratung über diesen Gegenstand zu treten und dehnte seine Ermittelungen über die Möglichkeit einer Bahnanlage südlich des Harzes in Verbindung mit der Kurhessischen Regierung auch auf die von dem Verein vorgeschlagene alte Handelsrichtung aus. Der Grund für Preußens bereitwilliges Eingehen auf die Vereinsvorschläge ist wohl darin zu suchen, daß man preußischerseits die Verweigerung der Erneuerung der mit der Herzoglich Sachsen-Gothaischen Regierung im Oktober 1829 abgeschlossenen Etappenkonvention, die Ende Dezember 1841 ablief, zu befürchten hatte, falls man ihr als Vereinsleitung gegenüber sich abweisend verhalten wollte.

Im November 1840 nahm das preußische Staatsministerium Stellung zu den bisher zwischen Halle und Kassel untersuchten Linien, um sich näher über den Wert derselben speziell für die preußischen Interessen schlüssig zu werden. Es kamen folgende Linien in Betracht[2]):

1. Halle-Nordhausen-Heiligenstadt-Witzenhausen-Kassel.
2. Halle-Mühlhausen-Eschwege-Waldkappel-Lichtenau-Kassel.
3. Halle-Erfurt-Gotha-Eisenach-Rothenburg-Kassel.

Die erste Linie wurde als äußerst kostspieliges und schwer auszuführendes Projekt von vornherein von der Beratung ausgeschlossen. Für die 3. Bahn hatte man zwischen Halle und Erfurt 2 Wege untersucht, und zwar einen von Halle über Artern und Sömmerda und den anderen über Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda und Weimar nach Erfurt. Obgleich noch von verschiedenen Seiten die Wichtigkeit einer sich soviel wie möglich im Inlande haltenden Bahn betont, und das 2. Projekt über Mühlhausen als diesem Grundsatz am meisten entsprechend hingestellt wurde, so entschied sich das Gesamtministerium doch zu Gunsten der Linie von Halle über Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha,

---

[1]) Vgl. Anhang: Friedrich List und die Thüringische Eisenbahn.

[2]) Fleck: Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen der Monarchie.

Eisenach nach Kassel, die ökonomisch wie auch technisch die meisten Vorteile biete und für die das Privatkapital die größten Interessen hege. Es wurde deshalb der Beschluß gefaßt, mit den in Betracht kommenden Regierungen in Verhandlungen zu treten, die am 20. Dezmber 1841 ihren Abschluß in dem Staatsvertrag zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha fanden, den wir zum Teil in Folgendem wiedergeben:

Artikel 1.

Die Königlich Preußische, die Kurfürstlich Hessische, die Großherzoglich Sachsen-Weimarische und die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung erklären sich bereit, die Anlegung einer Eisenbahn von Halle in der Richtung auf Merseburg, Weißenfels und Naumburg hin, und weiter über Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach, Rothenburg nach Kassel, und von letzterem Orte zum Anschlusse an die in Vorbereitung begriffene Bahn von Minden nach Köln innerhalb ihrer Staatsgebiete zuzulassen und zu befördern. . . . .

Artikel 11.

Die Hohen kontrahierenden Regierungen werden dahin wirken, daß von der im Artikel 1 bezeichneten Eisenbahn eine Eisenbahnverbindung durch den Eisenachschen Kreis des Großherzogtums Sachsen-Weimar über Meiningen, Hildburghausen, Coburg in der Richtung nach Bamberg hergestellt werde. Auch verpflichtet sich die Kurfürstlich Hessische Regierung, bis zur Beendigung des Baues der Bahn von Coburg nach Kassel, von letzterem Orte aus eine Eisenbahn nach Karlshafen auszuführen.

Artikel 12.

Die Kurfürstlich Hessische Regierung erteilt die Zusicherung, eine Eisenbahn von Kassel nach Frankfurt a. Main und somit eine Verbindung der im Artikel 1 bezeichneten Bahn nach letztgedachtem Orte zu befördern.

Die Bedingung, die Preußen Sachsen-Coburg-Gotha gestellt hatte, die bestehende Militärkonvention zu erneuern, wurde von letzterem am 10. Januar 1842 erfüllt.

Die beteiligten Regierungen waren übereingekommen, die Bahn nicht auf eigene Staatskosten zu bauen, sondern das ganze Unternehmen einem Privatverein zu überlassen, der durch Aktienausgabe das notwendige Baukapital aufbringen sollte.

Wohl angeregt durch Friedrich Lists letzten Aufsatz vom

3. Juli 1840 im Gothaischen Allgemeinen Anzeiger der Deutschen, bezüglich der Konstitution eines thüringischen Bahnbauaktienvereins, veröffentlichte im Frühjahr 1842 der Großherzogl. Sachsen-Weimarische Geh. Finanzrat Freiherr von Groß eine Schrift »Die Verhältnisse der projektierten Eisenbahn von Halle bis an die Kurhessische Grenze zum Anschluß an die Kassel-Frankfurter Bahn«[1]), welche in einen Aufruf zur Bildung von Komitees gleicher Tendenz in den interessierten Städten ausklang. Die Aufforderung fand Gehör, und noch im selben Jahre bildeten sich Aktienvereine in Halle, Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt und Eisenach — später auch in Gotha —, aus deren Mitte ein provisorischer Ausschuß am 25. März 1842 in Erfurt zusammentrat. Hier wurde der Beschluß gefaßt, den Bau der fraglichen Eisenbahn durch eine Aktiengesellschaft zu bewerkstelligen und Schritte zu tun, um für diese die erforderliche Baukonzession von den Regierungen zu erlangen. Gleichzeitig trat man mit dem Verlangen an die Staaten heran, einen Bauanschlag durch erfahrene Techniker aufstellen zu lassen, um damit dem Ausschusse eine feste Basis für die weiteren Verhandlungen zu geben. Der Bitte willfahrten die Regierungen und ließen im Frühjahr 1843 die technischen Vorarbeiten unternehmen, deren Abschluß nach einem Jahre dem Ausschuß überreicht wurde. Auf Grund dieses Voranschlages, in welchem sich die ermittelten Herstellungskosten auf 9 Millionen Taler beliefen, erließ das Komitee eine Aufforderung zur Aktienzeichnung, bei der man auf eine staatliche Unterstützung des Unternehmens verzichten zu können glaubte. Die Aufforderung zeitigte ein wenig vorteilhaftes Ergebnis, denn es wurden nur 500000 Taler aufgebracht. Der Ausschuß stellte deshalb an die betreffenden Regierungen das Ersuchen um staatliche Unterstützung bei der Aufbringung der erforderlichen Baumittel. Auch diese Forderung wurde von den Regierungen Preußens, Weimars und Coburg-Gothas erfüllt, die zu diesem Zwecke einen Staatsvertrag vom 19. April 1844 abschlossen, der im wesentlichen nachstehendes besagte:

Artikel 1.

Die Königlich Preußische, die Großherzoglich Sachsen-Weimar-Eisenachsche und die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung sind übereingekommen, die Konzession zur Anlegung einer Eisenbahn von Halle nach Gerstungen einer

[1]) Weimar, 1842. Verlag von Bernhard Friedrich Voigt.

für den Bau und Betrieb dieser Eisenbahn in ihrer ganzen Ausdehnung zu errichtenden Aktiengesellschaft zu erteilen.

Artikel 2.

Von dem für das vorstehend bezeichnete Eisenbahnunternehmen vorläufig auf 9 Millionen Taler bestimmten Aktienkapitale übernehmen die hohen kontrahierenden Regierungen zusammen den 4. Teil mit 2250000 Talern und zwar die Königlich Preußische Regierung 810000 Taler, die Großherzoglich Weimar-Eisenachsche Regierung 900000 Taler, und die Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaische Regierung 540000 Taler.

Artikel 3.

Zur Förderung des Unternehmens erklären sich die kontrahierenden Regierungen bereit, für den Fall, daß nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn die aufkommenden Einnahmen eines Betriebsjahres nach Abzug der laufenden Verwaltungs- und Betriebskosten, sowie des zur Bildung eines Reservefonds nötigen Betrages nicht einen Reinertrag von 3 % für das ganze Aktienkapital ergeben sollten, auf eine Dividende für das von ihnen übernommene eine Viertel des Aktienkapitals insoweit zu verzichten, als es nötig ist, um für die übrigen 3 Vierteile eine Dividende von 3 % zu gewähren. Dieses Nachstehen des von den kontrahierenden Regierungen übernommenen $^1/_4$ des Aktienkapitals soll jedoch nach Ablauf der ersten 30 Betriebsjahre aufhören, und schon innerhalb dieses Zeitraumes hinwegfallen, wenn nach den ersten 10 Betriebsjahren 5 Jahre hintereinander für das ganze Aktienkapital jährlich eine Dividende von 4 % oder darüber aufkommt. Die kontrahierenden Regierungen sind übereingekommen, daß außer der Abgabe, welche in Folge der für die Preuß. Eisenbahnen zu gewärtigenden Bestimmungen von dem Reinertrage des Unternehmens in seiner gesamten Ausdehnung von Halle bis gegen die Kurfürstlich Hessische Grenze bei Gerstungen wird erhoben werden[1]), der Gesellschaft keine be-

[1]) Nach § 38 des Preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 war nur eine Abgabe vom Reingewinn der Eisenbahnen zu entrichten, deren Ertrag nach § 39 als Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen (Post) sowie zur Amortisation des in den Unternehmen angelegten Kapitals verwendet werden sollte. Jedoch erst im Jahre 1853 erfolgte durch das Gesetz vom 30. Mai die Regelung dieser 1838 vorgesehenen Abgabepflicht der Eisenbahnen. Danach war als Reingewinn der Eisenbahnunternehmungen derjenige Ertrag anzusehen, der, nach Abzug aller Verwaltungs- und Betriebskosten, ferner des erforderlichen Beitrags zum

sonderen Abgaben für die in den verschiedenen Gebieten belegenen Bahnstrecken, als Gewerbesteuer, Konzessionsgeld und dergleichen auferlegt werden sollen, jedoch vorbehaltlich der Grundsteuer und anderer dinglicher Lasten, soweit solche nach der bestehenden Landesgesetzgebung von der Gesellschaft zu übernehmen sind.

Auf Grund der von den Staaten Preußen, Weimar und Gotha in diesem Vertrage gemachten Zugeständnisse, die dem Unternehmen eine sichere Fundierung gaben, beschloß der Ausschuß zur Subskription für die den Privaten überlassenen $^3/_4$ der Aktienmenge aufzufordern. Der Erfolg war dieses Mal ein äußerst günstiger, denn das ausgeschriebene Kapital kam in kürzester Zeit zur Zeichnung und wurde über alle Erwartung bedeutend überschritten, so daß eine beträchtliche Reduktion für die Aktienzeichnungen vorgenommen werden mußte. In den Jahren 1842 bis 43 waren nur 4,125,000 Taler gezeichnet worden, jetzt dagegen zu Beginn des Jahres 1844 machte sich eine derartig große Nachfrage bei Unterbringung des Aktienrestes geltend, daß nach den Notizen über die Thüringische Eisenbahn in der Statistik der in Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands (1. Band Seite 71) die unglaublich hohe Summe von 400 Millionen Taler genannt wird, wofür Aktien verlangt worden sein sollen. Dieser Fall ist ein markantes Zeichen der enormen Gründungswut vor der großen Krisis des Jahres 1847. Im Frühjahr 1844 kam unter Mitwirkung des Ausschusses und beauftragter Regierungskommissare das Gesellschaftsstatut zustande, worin die in den Staatsverträgen vom 20. Dezember 1841 und 19. April 1844 enthaltenen Bestimmungen zur Herstellung einer

Reservefonds, sowie der zur planmäßigen Verzinsung und Tilgung der etwa gemachten Anleihen notwendigen Beträge auf das verwandte Aktienkapital zur Verteilung kommt. Diese Abgabe sollte sich je nach der Höhe des Prozentsatzes der jährlich gezahlten Dividende abstufen. Das spätere Gesetz vom 21. Mai 1859 hob die bis dahin bestehende Bestimmung auf, daß die zu entrichtende Abgabe auch zur Amortisation des investierten Kapitals der Eisenbahnunternehmungen Verwendung finden sollte und machte so eine allgemeine Staatssteuer daraus. Das Gesetz vom 16. März 1867 dehnte die Abgabepflicht auch auf alle nicht im Eigentum des Staates stehenden Eisenbahnen, wie Privatbahnen oder Bahnen im Besitze ausländischer Eigentümer, aus. Außerdem gestattete es nicht mehr den Abzug der Schuldzinsen vom Reinertrage der Eisenbahnunternehmungen.

Die von Sachsen-Weimar am 18. März 1873, Sachsen-Meiningen am 30. April 1873 und Sachsen-Altenburg am 29. April 1872 eingeführten Gesetze betreffend „Eisenbahnsteuer" enthalten, falls sie nicht direkt dem Preußischen Gesetz von 1867 nachgebildet sind, die gleichartigen Bestimmungen wie das Preußische Gesetz. (Vgl. Artikel „Eisenbahnsteuer" im Handwörterbuch der Staatswissenschaften 2. Auflage 3. Band).

Eisenbahn von Halle nach Kassel usw. als bindend für die künftige Gesellschaft angesehen werden. Zur Anlage von Zweigbahnen, sowie zur endgültigen Festsetzung der Personen- und Gütertarife, sowie auch zu deren Abänderung sind die Genehmigungen der Regierungen einzuholen. Ebenso hängt die definitive Regulierung der Fahrpläne von der Zustimmung der Regierungen ab.

Die erste Generalversammlung der Aktionäre, in welcher sich die „Thüringische Eisenbahngesellschaft" konstituierte, trat am 3. August 1844 in Erfurt zusammen. Hier wurde auch der Verwaltungsrat gewählt, der dann wieder die Gesellschaftsmitglieder der Direktion ernannte, soweit ihm diese Rechte zustanden, denn die 3 beteiligten Regierungen hatten sich vorbehalten, von den stimmberechtigten Mitgliedern des Verwaltungsrats, sowie des Direktoriums je eines selbst zu bestimmen. Der Verwaltungsrat setzte sich aus 12 Personen zusammen, während die Zahl der Direktionsmitglieder auf 7 festgesetzt war.

Die eigentliche Konzessionierung der Gesellschaft, die ihren Sitz in Erfurt nahm, erfolgte preußischerseits am 20. August 1844; kurze Zeit darauf erteilten auch Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha ihre Zustimmung. Noch im Oktober 1844 wurden in den schwierigsten Geländen die ersten Spatenstiche getan. Als Betriebsdirektor fungierte Oberingenieur Mons, unter dessen Leitung 15000 Arbeiter tätig waren. Der Bahnbau schritt rüstig vorwärts. Schon am 19. Mai 1846 konnten die Aktionäre der an diesem Datum in Halle tagenden Generalversammlung nach beendigter Verhandlung eine Probefahrt nach dem 2 Meilen entfernten Merseburg unternehmen. Die aus der Fabrik von Borsig in Berlin gelieferte Lokomotive „Thüringen" führte diesen ersten Zug[1]). Am 6. Juni fand die feierliche Einweihung der Strecke Halle-Merseburg-Weißenfels statt, an der S. M. der König von Preußen, S. K. H. Prinz Karl von Preußen und der damalige Finanzminister teilnahmen.

[1]) Bereits im Jahre 1844 waren bei Stephenson & Co. in New-Castle, von welcher Firma auch die Sächsisch-Bayrische Eisenbahngesellschaft im gleichen Jahre die ersten 10 Lokomotiven bezogen hatte, 15 Lokomotiven bestellt worden, während noch 6 Stück bei Borsig in Berlin und später eine in Seraing (Belgien) in Auftrag gegeben wurden. Die Tender wurden für die Thüringische Eisenbahngesellschaft z. T. von Borsig, z. T. von der Maschinenwerkstätte Buckau bei Magdeburg geliefert. Eine dieser Lokomotiven kostete durchschnittlich inkl. Herbeischaffungskosten und Steuer auf ausländische Fabrikate rund 37,800 Mark und ein Tender 5367 Mark. Heute stellt sich der Preis einer technisch vollkommenen $^3/_4$ gekuppelten Güterzuglokomotive mit Tender auf etwa 66,500 Mark und einer 5/5 gekuppelten Tenderlokomotive (Patent Hagand) auf 73,400 Mark.

Die Fertigstellung und Ausrüstung der ganzen Bahnlinie machte noch 2 Prioritätsanleihen zusammen in Höhe von 5 Millionen Talern notwendig. Zum gleichen Zwecke wurden auch die von Sachsen-Weimar und Coburg-Gotha gegebenen amortisationspflichtigen Darlehen im Betrage von 600,000 bezw. 400,000 Talern verwandt.

Die offizielle Eröffnung der einzelnen Strecken fand statt:

Halle-Weißenfels	(31,9 km)	am 20. Juni 1846,
Weißenfels-Weimar	(55,1 „)	„ 19. Dezember 1846,
Weimar-Erfurt	(21,4 „)	„ 1. April 1847,
Erfurt-Gotha	(27,9 „)	„ 10. Mai 1847,
Gotha-Eisenach	(28,8 „)	„ 24. Juni 1847.

Die letzte Reststrecke Eisenach-Gerstungen (24,36 km) wurde am selben Tag der Eröffnung der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Gerstungen-Hönebach-Bebra-Rothenburg-Melsungen-Guntershausen-Kassel nach Haueda zur preußischen Grenze) am 25. September 1849 dem Verkehr übergeben.

Von großer Wichtigkeit für die weitere Verkehrsentwickelung der Thüringischen Bahn war der im Jahre 1848 erfolgte Beitritt zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dem damals schon 44 deutsche Bahnverwaltungen angehörten. Die Bestimmungen dieses Verbandes, der eine gleichförmige Ausbildung der Betriebsreglements seiner Vereinsbahnen bezweckte, liefen anfänglich hauptsächlich darauf hinaus, die direkte Expedierung beim Transport von Gütern, die über mehrere Bahnen geleitet werden mußten, dahin zu regeln, daß die Übergangsspesen, die vielfach auf den Anschlußbahnen erhoben wurden, in Wegfall kämen. Durch diese verkehrsverbilligenden Maßnahmen hoffte man eine größere Transportfrequenz zu erreichen.

Am 6. März 1848 kam ein Staatsvertrag zwischen Preußen und dem Königreich Sachsen zustande, der den direkten Anschluß an die Thüringische Bahn durch den Bau der Zweiglinie Corbetha-Barneck (Leutsch)-Möckern-Leipzig vorsah.

Corbetha-Leipzig.

Diese Bahn sollte längstens in einem Zeitraum von 3 Jahren nach Erteilung der Konzession von dem Unternehmer vollendet werden. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft, welche schon vorher mit der Preußischen Regierung bezüglich der Baufrage in Unterhandlung getreten war, beschloß auf Grund der Generalversammlung vom 28. Oktober 1851 die Ausdehnung ihres Stammbahnunternehmens auf den Bau und Betrieb der Seitenlinie Cor-

betha-Leipzig, zu welchem Zweck das auf 3 Millionen Taler veranschlagte Kapital durch Ausgabe von 24,400 Stück Obligationen in verschiedener Höhe beschafft werden sollte. Am 19. Februar 1855 erteilte Preußen seine Konzession, Sachsen am 15. des folgenden Monats. Dank der äußerst rege betriebenen Bauarbeiten konnte dieser 31,11 km lange Schienenweg schon am 22. März 1856 eröffnet werden.

Weißenfels-Zeitz-Gera.

Durch die Betriebseröffnung der Gesamtstrecke Leipzig-Hof-Bamberg - Schweinfurt - Würzburg - Aschaffenburg - Hanau - Frankfurt a. M. vom 1. Oktober 1854 entstand der Thüringischen Eisenbahn eine südliche Konkurrenzlinie, die ihrem Unternehmen, speziell dem Transport zwischen Leipzig und Frankfurt, Abbruch tat. Um den Verkehr auf der Hauptbahn wieder mehr zu beleben, beschloß die Thüringische Eisenbahngesellschaft in der Generalversammlung vom 19. Oktober 1855 die Herstellung einer Seitenlinie von Weißenfels über Zeitz und Gera nach der Bayrischen Grenze bei Hof. Obgleich Bayern anfänglich seine Erlaubnis zur Fortführung dieser Bahn bis Hof nicht gab, entschied sich doch eine Generalversammlung vom 30. Juni 1856 dazu, den geplanten Bau dieses Schienenwegs, unabhängig von der Weigerung Bayerns, wenigstens bis Gera, sofort nach erhaltener Konzession in Angriff zu nehmen. Die Regelung der staatsrechtlichen Verhältnisse, welche die Anlage vorher erforderlich machte, geschah durch die Staatsverträge Preußens mit Reuß j. L. am 2. April 1857 und mit Sachsen-Altenburg am 23. November gleichen Jahres, nachdem beide Staaten vorher diesbezügliche Enteignungsgesetze erlassen hatten. So verpflichtete sich z. B. Reuß j. L., in Ansehung der in seinem Gebiet gelegenen Strecke der Weißenfels-Geraer Eisenbahn von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft keine andere Abgabe zu erheben, als die in den Preußischen Gesetzen vom 3. November 1838 und vom 30. Mai 1853 vorgesehene, resp. festgesetzte, Amortisationsabgabe. Diese Abgabe wird von den gesamten Eisenbahnunternehmungen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, einschließlich derjenigen Bahnen, auf welche die Thüringische Eisenbahngesellschaft ihr Unternehmen etwa noch ausdehnen möchte, in Gemäßheit der eben angeführten Preußischen Gesetze durch die Königliche Regierung erhoben. Der auf Reuß j. L. entfallende Teil wird diesem von Preußen erstattet. Ähnlich ist die Übereinkunft Preußens mit Sachsen-Altenburg. Die Konzession erfolgte im November 1856. Die Strecke Weißenfels-Zeitz (31,21 km), wurde am 9. Februar 1859 eröffnet, Zeitz-Gera (28,3 km) am 19. März 1859. Die Mittel zum Bau wurden durch die 4. Prioritätsanleihe in Höhe von 3,900,000 Talern aufgebracht. Der Weg von Leipzig nach Zeitz erfuhr durch die Eröffnung der direkten Linie über Barneck und Pegau nach Zeitz (37,87 km) am 20. Oktober 1873 eine wesentliche Abkürzung. Zum Bau und Betrieb dieser Bahn, die wie die Strecke Corbetha-Leipzig kein Thüringisches Staatsgebiet berührt, erhielt die Thüringische Eisenbahngesellschaft von Preußen und Sachsen Ende Dezember 1868 und im April 1870 die Konzession. Die erforderliche Bausumme wurde von der am 12. Dezember 1868 emittierten Anleihe von 2,800,000 Talern entnommen.

Neudietendorf-Arnstadt-Ilmenau.

Zum Zwecke der Verbindung Arnstadts mit der Thüringischen Stammbahn schlossen die Regierungen von Sachsen-Coburg-Gotha und Schwarzburg-Sondershausen am 7. Juli 1865 mit der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft einen Vertrag ab, worin sich letztere zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von ihrer Station Dietendorf aus durch die Fluren Altdietendorfs, Apfelstädts, Sülzenbrücks und Haarhausens nach Arnstadt hin verpflichtete:

> Die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft soll Eigentümerin des neuen Bahnunternehmens werden, dieses aber wieder einen abgesonderten Zweig des Stammunternehmens bilden. Von dem Reinertrage des Unternehmens soll eine Abgabe erhoben werden, die nach dem in jedem Jahre aufkommenden Reinertrage zu berechnen ist. Solange jedoch nachstehende, von der Schwarzburg-Sondershausenschen Regierung übernommene Zinsgarantie in Kraft treten muß, unterbleibt für diese Jahre die Erhebung der Abgabe. Der Ertrag aus der Abgabe wird nach dem Verhältnis der Streckenlängen auf Sachsen-Coburg-Gotha und Schwarzburg-Sondershausen verteilt. Andere Abgaben, mit Ausnahme der Grundsteuer dürfen der Eisenbahnverwaltung in beiden Staaten nicht auferlegt werden.

Die Generalversammlung vom 7. September 1865 erteilte ihre Zustimmung zu diesem Abkommen. Die Baukosten, die auf 338000 Taler veranschlagt worden waren, sollten wie in den vorhergehenden gleichen Fällen durch eine Anleihe gedeckt werden. Als Zinsfuß wurden $4^1/_2\,\%$ angenommen. Sollte der Reinertrag der Streckenfahrten zu dieser Verzinsung nicht ausreichen, so trat

die Verpflichtung der Fürstlich Schwarzburg-Sondershausenschen Regierung in Kraft, den Fehlbetrag bis zu dieser Höhe zu ersetzen und zwar so lange, bis die Bahn in einer Dauer von 10 Jahren ununterbrochen den festgesetzten Zinsbetrag ergeben haben würde. Aus diesem Grunde war auch das Unternehmen als ein gesondertes fixiert worden, für welches eine eigene Rechnung zu führen war. Die Erlaubnis zum Bau wurde von Preußen am 29. Januar 1866, von Schwarzburg-Sondershausen am 24. Juli desselben Jahres erteilt. Die Betriebseröffnung der 9,94 km langen Strecke fand am 16. Mai 1867 statt.

In der Generalversammlung der Thüringischen Eisenbahngesellschaft vom 31. August 1876 wurde der Beschluß gefaßt, die vorgenannte Bahn bis Ilmenau weiter zu führen. Die Mittel zur Anlage dieser Strecke sollten aus der im Jahre 1868 von der Hauptbahngesellschaft gemachten Anleihe von 2,8 Millionen Taler, die zum weiteren Ausbau der alten Linien diente, entnommen werden. Außerdem wurde noch am 23. Mai 1874 eine 6. Anleihe im Betrage von 4,5 Millionen Taler, bezw. 13,5 Millionen Mark für verschiedene Zwecke begeben. Das Zustandekommen dieser Bahn von untergeordneter Bedeutung, die auf dem nur 27,35 km langen Wege 4 verschiedener Herren Länder durchläuft, bedingte den Staatsvertrag vom 19. Dezember 1876 zwischen Schwarzburg-Sondershausen, Schwarzburg-Rudolstadt, Sachsen-Coburg-Gotha und Sachsen-Weimar, ein typisches Beispiel der durch die Zerrissenheit der Thüringischen Kleinstaaten notwendigen Umständlichkeit. Hiernach verpflichtete sich die Großherzoglich Sächsische Regierung 312500 Mark und die Fürstlich Schwarzburg-Sondershausensche Regierung 437500 Mark als Beitrag à fonds perdu zu zahlen; jedoch letztere nur unter der Voraussetzung, daß die von ihr im Vertrage vom Juli 1865 ausgesprochene Garantieverpflichtung für eine Verzinsung zu $4^1/_2$ % dadurch als erledigt gelten sollte. Am 6. August 1879 wurde die Bahn dem Betrieb übergeben. Sie bildete von diesem Datum ab einen integrierenden Bestandteil der Thüringischen Stammbahn. Die Regelung der öffentlich rechtlichen Verhältnisse der ganzen Linie Dietendorf-Ilmenau erfolgte in bezug auf die Besteuerung im Artikel 18 des Staatsvertrags vom 19. Dezember 1876 (Kontrahenten: Sachsen-Weimar, Sachsen-Coburg-Gotha, Schwarzburg-Sondershausen, Schwarzburg-Rudolstadt). Danach tritt nur eine Besteuerung ein, wie sie im Artikel 15 des Staatsvertrages vom 19. April 1844 und in der Preußischen Ministerialerklärung vom 3. Dezember 1862 (Preußische Gesetzsammlung S. 194) vorgesehen ist. Es wird also von der Bahn Dietendorf-Ilmenau keine andere Steuer wie die Grundsteuer und die den Preußischen Bestimmungen entsprechende Eisenbahnabgabe erhoben.

Die der Thüringischen Eisenbahngesellschaft bisher für die alte Strecke Dietendorf-Arnstadt zustehende Steuerfreiheit bleibt auch weiter erhalten und zwar

a) für den auf das Schwarzburg-Sondershausensche Gebiet entfallenden Teil überhaupt
b) für den Anteil an der Eisenbahnabgabe, der auf Sachsen-Coburg-Gothaisches Gebiet in den ersten 10 Jahren nach der Betriebseröffnung (also bis ultimo 1889) der neuen Strecke entfällt. Die Schwarzburg-Rudolstädtische Regierung nimmt an der vorgedachten Eisenbahnabgabe überhaupt nicht teil, überläßt vielmehr den auf ihr Gebiet entfallenden Teil an die Sachsen-Weimarische und Schwarzburg-Sondershausensche Regierung je zur Hälfte. Die auf letztere entfallende Hälfte wird der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zurückerstattet, jedoch nur für die ersten 10 Jahre nach der Betriebseröffnung der Bahn Arnstadt-Ilmenau.

Gotha-Leinefelde.

Schon der Staatsvertrag vom 11. Dezember 1863 zwischen Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha bezweckte den Bau einer Bahn von Gotha nach Leinefelde zum Anschluß an die von Preußen durch das Gesetz vom 12. Januar 1863 genehmigte Halle-Nordhausen-Leinefelde-Kasseler Linie. Auf Grund des Vertrages Preußens mit der Thüringischen Eisenbahngesellschaft vom 12. Januar 1866 beschloß letztere in der Generalversammlung vom 19. Februar 1866 den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Gotha über Langensalza nach Leinefelde zu übernehmen. Nach § 5 dieses Vertrages wurde das erforderliche Anlagekapital auf 5161000 Taler angenommen, wovon auf die im Herzogtum Gotha gelegene Strecke 1499020 Taler und auf den in Preußen belegenen Bahnanteil 3661980 Taler entfielen. Im § 9 leisteten beide Regierungen Garantie für eine Verzinsung des Anlagekapitals zu 4 % und versprachen gleichzeitig den etwa notwendigen Zuschuß nach Maßgabe ihrer Anteile zu entrichten, falls der Reinertrag des Unternehmens eine Verzinsung von 4 % nicht gestatten sollte. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft, die durch Aktienausgabe dieses

Kapital bis zur Höhe von 5161000 Taler beschaffen sollte, verpflichtete sich dagegen wieder den 8. Teil des von den beiden Regierungen eventuell zu leistenden Zuschusses aus dem Reinertrage des Thüringischen Stammbahnunternehmens zu ergänzen. Die Zinsgarantie sollte aufhören, wenn das Zweigunternehmen 10 Jahre lang nacheinander einen zu 4%iger Verzinsung ausreichenden Reinertrag ergeben haben würde. Eine allmähliche Zurückerstattung der von den Regierungen auf Grund der Zinsgarantie zu machenden Zuschüsse war vorgesehen. Die Thüringische Eisenbahngesellschaft gab vorläufig nur 46371 Stammaktien à 100 Taler im Betrage von 4637100 Taler aus. Außer der Zinsgarantie gewährte Preußen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft noch eine Beihilfe von 396000 Mark à fonds perdu. Später wurden noch 2 Serien von Stammaktien im Betrage von 2559000 Mark ausgegeben, wovon die Stadt Mühlhausen 1400324 Mark, die Stadt Langensalza 519676 Mark und der Kreis Langensalza 135000 Mark übernahmen, während die übrig bleibenden 444000 Mark von der Stammbahngesellschaft zurückbehalten wurden. Eine Zinsgarantie genossen diese Aktien nicht, sie waren nur auf den Reinertrag der Zweigbahn Gotha-Leinefelde angewiesen. Die Betriebseröffnung der Strecke Gotha-Mühlhausen (39,96 km) erfolgte am 11. April und die von Mühlhausen-Leinefelde (27,17 km) am 3. Oktober 1870, nachdem von Preußen und Coburg-Gotha die Konzession schon im Juli und August 1866 erteilt worden war. Nach Artikel 17 des Staatsvertrags vom 11. September 1863 zwischen Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha sollte von der Eisenbahn Gotha-Leinefelde keine andere Steuer, als die nach dem Preußischen Gesetze vom 30. Mai 1853 bestimmte Abgabe erhoben werden, deren Ertrag im Verhältnis der Schienenlänge in den einzelnen Staaten zu repartieren war.

Gera-Eichicht.

Eine andere Zweigbahn des Thüringischen Stammbahnunternehmens, für die gleichfalls eine Sonderverwaltung geführt wurde war die 77 km lange Linie Gera-Eichicht. In dem Staatsvertrag vom 18. März 1867 verpflichteten sich die Staaten Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß j. L. zur Zulassung der Anlage einer Eisenbahn von Gera aufwärts im Elstertale bis Wolfsgefährt über Weida, Niederpöllnitz, Triptis, Neustadt a. d. O., Oppurg, Pößneck, Unterwellenborn, Saalfeld im Saaletal aufwärts bis zur Einmündung des Loquitzbaches bei Eichicht. Gleichzeitig wurde eine Fortsetzung der Bahn

in der Richtung der Mainlinien im Auge behalten und das Projekt eines Schienenwegs von Triptis nach Hof in Aussicht genommen. Auf Grund des Artikel 15 dieses Vertrages waren die Regierungen übereingekommen, daß bezüglich der Besteuerung des in Rede stehenden Eisenbahnunternehmens nur Abgaben im Sinne der Königl. Preuß. Abgabengesetze vom 30. Mai 1853 und 21. Mai 1859 in Anwendung gebracht werden sollten; andere Steuern und Abgaben von den für das Eisenbahnunternehmen erforderlichen Immobilien und von dem Betriebe der Bahn seitens der einzelnen Territorialregierungen sollten nicht erhoben werden. Am 4. Dezember 1864 kam ein weiterer Staatsvertrag dieser Regierungen mit der Thüringischen Eisenbahngesellschaft zu Stande, worin sich letztere zum Bau und Betrieb genannter Zweigbahn, deren Herstellungskosten auf 6 Millionen Taler festgesetzt wurden, verpflichtete. Eine Generalversammlung ihrer Aktionäre am 16. Mai 1868 billigte diese Vereinbarung. Die Erlaubnis zum Bau erfolgte von allen beteiligten Staaten im August und September 1868. Am 20. Dezember 1871 fand die Eröffnung des Betriebes statt. Auf die einzelnen Territorien verteilt sich die Bahn folgendermaßen

Königreich Preußen (Enklave, Kreis Ziegenrück)	9,022 km
Großherzogtum Sachsen-Weimar	40,938 „
Herzogtum Sachsen-Meiningen	16,531 „
Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt	4,939 „
Reuß j. L.	5,760 „
Zusammen	77,190 km.

Auch für die Zweigbahn Gera-Eichicht haben die 5 Regierungen eine Zinsgarantie übernommen und sind mit der Thüringischen Eisenbahngesellschaft im § 8 des Staatsvertrags vom 4. Dezember 1867 folgende Verpflichtungen eingegangen: Sollte der Reinertrag des Zweigbahnunternehmens nicht ausreichen, um das Anlagekapital mit $4^1/_2$ % zu verzinsen, so hatte zunächst die Thüringische Eisenbahngesellschaft einen Zuschuß bis $^1/_4$ % zu leisten, darauf, falls nötig, traten die Regierungen für die nächsten $3^1/_2$ % ein, und schließlich sollte das letzte $^3/_4$ % des Zuschusses wieder von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft bestritten werden. Die $3^1/_2$ % des Zuschusses verteilten sich auf die einzelnen Staaten nach der Länge der in ihren Landen liegenden Bahnanteile. Bei einem etwaigen Betriebsdefizit war die Gesellschaft lediglich auf sich selbst angewiesen. Wie bei der Gotha-Leinefelder Bahn, so sollte auch hier die Garantie der Regierungen erlöschen,

wenn in 10 hintereinander folgenden Jahren ein Zinszuschuß staatlicherseits nicht erforderlich gewesen ist. Sollte der Reinertrag der Zweigbahn 5 % übersteigen, so mußte der darüber hinaus gehende Überschuß zur allmählichen Abtragung der von den Regierungen gemachten Zinszuschüsse benutzt werden.

Gotha-Ohrdruf.

Im Jahre 1876 übernahm die Thüringische Eisenbahngesellschaft gemäß dem Vertrage vom 6. Januar 1875 den Betrieb der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn auf Rechnung der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahngesellschaft. Dieser Betriebsvertrag, der zwischen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft und der Gothaischen Regierung abgeschlossen worden war, ging mit der gleichen Verbindlichkeit auf die Gotha-Ohrdrufer Eisenbahngesellschaft über, die am 16. Januar 1875 als Kontrahent an die Stelle der Gothaischen Regierung trat. Auch die am 7. November 1874 in dem Vertrage des Gothaischen Ministeriums mit der Berliner Firma Bachstein getroffenen Vereinbarungen bezüglich des Bahnbaues erkannte die Gotha-Ohrdrufer Eisenbahngesellschaft als für sich maßgebend an. Das zur Herstellung des Schienenwegs notwendige Kapital, welches auf 1 Million Mark veranschlagt worden war, sollte von der Gesellschaft, deren Sitz Gotha war, durch Ausschreibung einer $4^1/_2$ %igen Prioritäts-Anleihe gedeckt werden. Den Inhabern der Prioritätsobligationen garantierte die Gothaische Regierung den Genuß von $4^1/_2$ % Zinsen, indem sie gleichzeitig versprach, den zur Verzinsung in dieser Höhe erforderlichen Zuschuß aus der Staatskasse zur Verfügung zu stellen, falls das Unternehmen einen zu ausreichender Verzinsung nicht langenden Reinertrag ergäbe. Sollte sich dagegen später ein Reingewinn von über $4^1/_2$ % einstellen, so waren die von der Regierung geleisteten Zuschüsse aus dem Überschusse dieses Mehrertrags über $4^1/_2$ % zurückzuerstatten. Auch für die Regulierung eines sich etwa einstellenden Betriebsdefizits, ging die Herzogliche Regierung Verpflichtungen ein. Man ersieht daraus, wie sehr es der Staatsgewalt daran gelegen war, den südlichen Teil der Gothaer Lande durch eine Eisenbahn zu erschließen. Die Herstellungskosten wurden hauptsächlich von der Gothaischen Domänenverwaltung und andererseits von den Städten Gotha und Ohrdruf aufgebracht. Die Betriebseröffnung dieser Linie, die mit 17,35 km nur Gothaisches Land durchläuft, erfolgte am 8. Mai 1876.

Bei dem Unternehmen der Werrabahn, deren Bau auf Grund

des Vertrages vom 28. Januar 1856 (zwischen dem Verwaltungsrate der Werra-Bahngesellschaft und der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft) von der Thüringischen Eisenbahngesellschaft erfolgt war, hatte sich letztere mit 1 Million Taler beteiligt. Bis zum 1. Dezember 1875 leitete auch die Thüringische Eisenbahngesellschaft den Betrieb der Werrabahn kraft des vorerwähnten Vertrages; die Verwaltung ging dann auf die Werrabahngesellschaft über.

In dem bisher geschilderten Verhältnis bestanden diese Bahnen unter der Verwaltung der Thüringischen Eisenbahngesellschaft bis zum Jahre 1882 weiter. Zu jener Zeit hatte das Unternehmen mit seinen zugehörigen Linien eine Länge von 503,9 km erreicht, wovon 237,16 km zweigleisig ausgebaut waren. Die gesamte Anlage verteilte sich auf die einzelnen Staaten wie folgt:

1.	Königreich Preußen	206,50 km
2.	Großherzogtum Sachsen-Weimar	120,54 „
3.	Herzogtum Coburg-Gotha	74,45 „
4.	Königreich Sachsen	47,22 „
5.	Fürstentum Reuß j. L.	16,86 „
6.	Herzogtum Sachsen-Meiningen	16,71 „
7.	Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen . .	12,71 „
8.	Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt . . .	7,97 „
9.	Herzogtum Sachsen-Altenburg	0,94 „
	Zusammen	503,90 km.

Den größten Anteil an der Gesamtlänge hatte danach von allen beteiligten Staaten das Königreich Preußen, das, geleitet seit dem Jahre 1879 von dem Prinzip der Staatsbahnpolitik seine Augen auch auf das Unternehmen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft richtete.

Bevor wir näher auf die finanzielle Regelung beim Übergang des Eigentums der Thüringischen Eisenbahngesellschaft auf den Preußischen Staat eingehen, wollen wir zur leichteren Orientierung eine Gesamtübersicht des Anlagekapitals der Gesellschaft vorausschicken.

Das Anlagekapital setzt sich aus dem Aktienkapital und den durch Prioritätsanleihen aufgenommenen Summen zusammen.

I. Das Aktienkapital:

Dieses läßt sich in folgende 3 Gruppen scheiden:

	Konzessioniertes Kapital Mk.	ult. 1880 davon noch nicht begeben Mk.	mithin ult. 1880 im Verkehr Mk.
a) das eigentliche Aktienkapital des Stammbahnunternehmens	45000000	637800	44362200
b) das Anlagekapital der Zweigbahn Gotha-Leinefelde, dessen Aktien sich in 3 Serien gliedern:			
I. Serie	13911300	—	13911300
II. Serie	1500000	—	1500000
III. Serie	1059000	444000	615000
(Gesamtanlagekapital Gotha-Leinefelde)	(16470300)	(444000)	(16026300)
c) das Anlagekapital der Zweigbahn Gera-Eichicht	18000000	18000	17982000
Das Gesamtaktienkapital beträgt also:	79470300	1099800	78370500

Hierüber ist im Einzelnen noch folgendes zu bemerken und zwar zu:

a) Auf Grund des Staatsvertrages vom 19. April 1844 Artikel 2 sind die Staatsregierungen von Preußen mit 2430000 Mk., Sachsen-Weimar mit 2700000 Mk. und Sachsen-Coburg-Gotha mit 1620000 Mk. an dem Unternehmen der Stammbahn beteiligt.

b) 1. Die Aktien, Serie I, im Betrage von 13911300 Mk. genießen kraft § 9 des Vertrags vom 12. Januar 1866 eine Zinsgarantie zu 4 %. Diese Garantie ist für jedes Betriebsjahr in Anspruch genommen worden und hat Preußen insgesamt 2812885 Mk. und Sachsen-Coburg-Gotha 1326429 Mk. an Zinszuschüssen bezahlt.

2. Von dem Aktienkapital zur Anlage der Zweigbahn Gotha-Leinefelde haben die Städte Mühlhausen und Langensalza, sowie der Kreis Langensalza insgesamt Aktien für 2115000 Mk. in ihrem Besitz. Eine Zinsgarantie für die Aktien der Serie III bestand von vornherein nicht, doch hatte in späteren Verträgen die Thüringische Eisenbahngesellschaft den Städten Mühlhausen und Langensalza gegenüber dahingehende Verpflichtungen übernommen, daß, sofern der Reinertrag der Gotha-Leinefelder Bahn nicht hinreichen sollte, um

das gesamte Anlagekapital mit 4 % zu verzinsen, die Thüringische Eisenbahngesellschaft den 8. Teil desjenigen Zuschusses zu gewähren hat, der erforderlich sein wird, um der Stadt Mühlhausen die von Serie III gehörigen Aktien im Betrage von 399000 Mk. und der Stadt Langensalza den Besitz der zur selben Serie gehörigen Aktien im Betrage von 66000 Mk. mit 4 % zu verzinsen.

c) Auf Grund § 8 des zwischen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft und den beteiligten Staaten abgeschlossenen Vertrages vom 4. Dezember 1867 haben alle Regierungen eine Zinsgarantie von 4½ % den Aktieninhabern zugestanden und daraufhin an Zinszuschüssen 5322956 Mk. bezahlen müssen. Die einzelnen Thüringischen Staaten haben im ganzen folgende Zinszuschüsse geleistet

Sachsen-Weimar	2823051 Mk.
Sachsen-Meiningen	1139963 „
Reuß j. L.	397203 „
Schwarzburg-Rudolstadt	340588 „
Zusammen	4700805 Mk.

II. Das Kapital aus Anleihen:

Bezeichnung der Emission	Zinsfuß	Ursprünglicher Betrag in Mk.	Bis ult. 1880 amortisiert Mk.	ult. 1880 daher im Umlauf Mk.
I. Emission, verwendet für die Stammbahn	4 %	12000000	3847200	8152800
II. Emission, verwendet für die Stammbahn	4½ %	3000000	934500	2065500
III. Emission, verwendet für die Strecke Corbetha-Leipzig .	4 %	9000000	1764900	7235100
IV. Emission, verwendet für die Strecke Weißenfels-Zeitz .	4½ %	11700000	1830600	9869400
V. Emission, verwendet zum Ausbau der alten Linien und z. T. für Arnstadt-Ilmenau . .	4½ %	8400000	514200	7885800
VI. Emission, verwendet für die Strecke Neudietendorf-Arnstadt-Ilmenau	4½ %	13500000 (Davon ult. 1880 noch nicht begeben 1255200)	211500	12033300
Summe der Anleihen:		57600000	9102900	47241900

Eine Zinsgarantie ist für keine dieser Anleihen übernommen worden. Das zur Ausrüstung der Stammbahn von Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha der Thüringischen Eisenbahngesellschaft gewährte amortisationspflichtige Darlehen im Betrage von 3 Millionen Mk. ist noch zu den Anleihen zu rechnen. Beide Staaten haben daran folgenden Anteil: Sachsen-Weimar 1800000 Mark und Sachsen-Coburg-Gotha 1200000 Mk. Bis zum 1. Juli 1880 sind davon zurückgezahlt worden an Sachsen-Weimar 588840 Mk. und an Sachsen-Coburg-Gotha 875760 Mk., so daß insgesamt ein Rest von 1535400 Mk. verbleibt.

Das Gesamtanlagekapital der Thüringischen Eisenbahngesellschaft beläuft sich demnach ultimo 1880 auf 140070300 Mk. Von dieser konzessionierten Summe waren nach Abzug der unbegebenen Papiere, sowie des amortisierten Kapitals für 127147800 Mark Effekten im Verkehr.

Das Preußische Gesetz vom 28. März 1882, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, genehmigte die zwecks Übergang des Unternehmens der Thüringischen Eisenbahngesellschaft auf den Preußischen Staat abgeschlossenen Verträge, die somit endgültig in Kraft traten. Es waren dies folgende:

1. Der Vertrag betreffend den Übergang des Thüringischen Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen Staat zwischen der Preußischen Regierung und der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft, vom 29. Oktober 1881.
2. a) Der Vertrag Preußens mit dem Großherzogtum Sachsen-Weimar, betreffend den Übergang der dem Großherzogtum Sachsen-Weimar an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Beteiligung auf den Preußischen Staat, vom 3. Dezember 1881.
   b) Der Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen-Weimar, betreffend die zur Zeit dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen angehörigen Eisenbahnen, vom 3. Dezember 1881.
3. a) Der Staatsvertrag Preußens mit Sachsen-Coburg-Gotha, betreffend den Übergang der dem Herzogtum an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Beteiligung auf den Preußischen Staat, vom 3. Dezember 1881.
   b) Der Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha, betreffend die zur Zeit dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen angehörigen Eisenbahnen, vom 3. Dezember 1881.

4. a) Der Staatsvertrag Preußens mit Sachsen-Meiningen, betreffend den Übergang der dem Herzogtum Sachsen-Meiningen zustehenden finanziellen Beteiligung an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen auf den Preußischen Staat, vom 12. November 1881.
   b) Der Staatsvertrag zwischen Preußen und Sachsen-Meiningen, betreffend die zur Zeit dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen angehörigen Eisenbahnen, sowie die Herstellung einer Eisenbahn von Eichicht bis zur Bayrischen Landesgrenze, vom 12. November 1881.
5. a) Der Staatsvertrag Preußens mit Schwarzburg-Rudolstadt, betreffend den Übergang der dem Fürstentum an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Beteiligung auf den Preußischen Staat, vom 14. November 1881.
   b) Der Staatsvertrag zwischen Preußen und Schwarzburg-Rudolstadt, betreffend die z. Zt. dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen angehörigen Eisenbahnen sowie die Herstellung einer Eisenbahn von Eichicht bis zur Bayrischen Landesgrenze, vom 14. November 1881.
6. a) Der Staatsvertrag Preußens mit Reuß j. L., betreffend den Übergang der dem Fürstentum Reuß j. L. an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Beteiligung auf den Preußischen Staat, vom 25. November 1881.
   b) Der Staatsvertrag zwischen Preußen und Reuß j. L., betreffend die z. Zt. dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen angehörigen Eisenbahnen, vom 25. November 1881.
7. a) Der Staatsvertrag Preußens mit Schwarzburg-Sondershausen, betreffend den Übergang der dem Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen an dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zustehenden finanziellen Beteiligung auf den Preußischen Staat, vom 4. Januar 1882.
   b) Der Staatsvertrag zwischen Preußen und Schwarzburg-Sondershausen, betreffend die z. Zt. dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen angehörigen Eisenbahnen, vom 4. Januar 1882.

8. Der Vertrag Preußens mit der Stadt Mühlhausen, betreffend den staatsseitigen Erwerb der der Stadtgemeinde Mühlhausen gehörigen Stammaktien der Thüringischen Eisenbahngesellschaft für den Bau der Linie Gotha-Leinefelde, vom 14. Dezember 1881.
9. Der Vertrag Preußens mit der Stadt Langensalza, betreffend den staatsseitigen Erwerb der der Stadtgemeinde Langensalza gehörigen Stammaktien der Thüringischen Eisenbahngesellschaft für den Bau der Linie Gotha-Leinefelde, vom 8./28. November 1881.
10. Der Vertrag Preußens mit dem Kreis Langensalza, betreffend den staatsseitigen Erwerb der dem Kreis Langensalza gehörigen Stammaktien der Thüringischen Eisenbahngesellschaft für den Bau der Linie Gotha-Leinefelde, vom 12. November 1881.

Wie wir hieraus sehen, waren die rechtlichen Grundlagen des Thüringischen Eisenbahnunternehmens die denkbar kompliziertesten. Der Preußische Staat mußte mit 10 verschiedenen Kontrahenten in Verhandlungen zwecks Erwerbs der Thüringischen Eisenbahn eintreten, denn alle waren mehr oder weniger an dem Unternehmen beteiligt. Erst nach längeren schwierigen Verhandlungen gelang es, mit sämtlichen Interessenten eine entsprechende Verständigung zu erzielen.

Es soll nun unsere Aufgabe sein, das Wesentlichste dieser Verträge im folgenden zur Darstellung zu bringen.

Im § 1 des Vertrages vom 29. Oktober 1881 mit der Thüringischen Eisenbahngesellschaft überträgt diese die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Preußischen Staat. Dieser empfängt den Besitz des gesamten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen gehörenden Fonds (Reserve-, Erneuerungs- und Baufonds). Bei Übernahme dieses Kaufobjekts wird der Preußische Staat nachstehende Verpflichtungen eingehen (§§ 9, 10 und 11): Er übernimmt sämtliche Prioritätsanleihen, sowie sonstigen Schulden der Gesellschaft als Selbstschuldner, darunter das der Gesellschaft gewährte Darlehen der Regierungen Weimars und Coburg-Gothas, wovon nach Abzug der bis zum 1. Juli 1882 getilgten Summen, an Sachsen-Weimar 1135380 Mark und an Sachsen-Coburg-Gotha 273720 Mark zurückzuzahlen sind. Den Aktionären der Thüringischen Eisenbahngesellschaft überweist Preußen für die Abtretung ihrer Aktien:

1. auf den Teil der Zweigbahn Gotha-Leinefelde 12352725 Mark
2. „ „ „ „ „ Gera-Eichicht . 10000000 „
3. „ „ „ aller übrigen Strecken . . . . 40000000 „

Zusammen: 62352725 Mark.

Die Abfindung der Aktionäre erfolgt jedoch nicht in bar, sondern in Staatsschuldverschreibungen der konsolidierten 4%igen Preußischen Anleihe und zwar derart, daß gegen je eine gewisse Menge von Aktien, in Rücksicht auf die durchschnittlich in den letzten Jahren gezahlte Dividende, eine entsprechende Anzahl 4%iger Preußische Konsols eingetauscht wird. Von dem Gotha-Leinefelder und Gera-Eichichter Bahnaktienkapital wird als Dividende die auf Grund der Zinsgarantien wirklich eingetretene Verzinsung bei der Verrechnung angenommen.

Bei dem Umtausch der Aktien sind 4%ige Staatsschuldverschreibungen anzubieten.

1. Für je 4 Stammaktien à 300 Mark des Stammbahnunternehmens Staatsschuldverschreibungen zum Nominalbetrage von 2550 Mark.
2. Für die Aktien des Anlagekapitals der Zweigbahn Gotha-Leinefelde für je eine Aktie à 300 Mark der Serie I Staatsschuldverschreibungen zum Nominalbetrage von 300 Mark;
   Für je 10 Aktien à 600 Mark der Serie II Staatsschuldverschreibungen zum Nominalbetrage von 5100 Mark;
   Für je 2 Stammaktien à 3000 Mark der Serie III Staatsschuldverschreibungen zum Nominalbetrage von 5100 Mark.
3. Für je 8 Stammaktien à 300 Mark des Anlagekapitals der Zweigbahn Gera-Eichicht Staatsschuldverschreibungen zum Nominalbetrage von 2700 Mark.

Aus diesen detaillierten Angaben kann man sich ein Bild von der Höhe der von den einzelnen Teilen des Unternehmens gezahlten Dividenden machen, wenn man die vom Staate hingegebenen 4%igen Schuldverschreibungen mit der entsprechenden Aktiensumme vergleicht.

Bei Umtausch der Aktien der Gotha-Leinefelder Bahn erhalten die Aktionäre noch eine bare Zuzahlung von 2,50 Mark pro Aktie der Serie I. Die gleiche Zuzahlung wird auch beim Übergang der Aktien der Gera-Eichichter Bahn den Aktionären gezahlt.

Die im Besitze Sachsen-Weimars und Sachsen-Coburg-Gothas befindlichen Aktien zum Nominalbetrage von 2700000 Mark bezw.

1 020000 Mark (vgl. Artikel 2 des Staatsvertrags vom 19. April 1844) sind bei der nach den eben erwähnten Angaben zu berechnenden Aktienabfindung außer Ansatz zu lassen, da über diese Staatsaktien nach den von Preußen am 3. Dezember 1881 mit Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha abgeschlossenen Staatsverträgen besondere Abmachungen erfolgt sind. Das gleiche trifft auch für die im Eigentum der Städte Mühlhausen und Langensalza, sowie des Kreises Langensalza befindlichen Aktien der Zweigbahn Gotha-Leinefelde zu, die auf Grund besonderer Verträge abzufinden sind.

Die von Preußen mit den Thüringischen Staaten abgeschlossenen Verträge, betreffend den Übergang der Thüringischen Eisenbahn auf den Preußischen Staat, scheiden sich dem Inhalt nach in 2 Gruppen. In den Staatsverträgen in der 1. Gruppe werden von Preußen mit den Thüringischen Staaten Vereinbarungen über das Aufgeben der diesen Landen bisher zustehenden finanziellen Rechte und obliegenden Pflichten getroffen. Die Staatsverträge der 2. Gruppe haben es lediglich mit einer Neuordnung der allgemein staatsrechtlichen Verhältnisse zu tun, die durch den Übergang des Unternehmens auf den Preußischen Staat notwendig wurde. Beide Arten sind unter der Voraussetzung abgeschlossen, daß das zwischen der preußischen Regierung und der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft getroffene Abkommen vom 29. Oktober 1881 die Genehmigung der gesetzgebenden preußischen Faktoren erhält.

In den Finanzverträgen verzichten die Thüringischen Staaten auf den ihnen bisher zustehenden Anteil aus den Erträgnissen der durch Preußen von dem Unternehmen zu erhebenden Eisenbahnsteuer. Die von einzelnen Thüringischen Staaten übernommenen Zinsgarantien für gewisse Linien gehen auf den Preußischen Staat über. Das Aufhören dieser Rechte und Pflichten wird entsprechend bewertet und findet seinen Ausdruck in gewissen Kapitalsabfindungen die Preußen denjenigen Staaten gewährt, bei welchen nach Verrechnung der ihnen bisher zustehenden Gunsten und Lasten noch ein Plus verbleibt. Diese sind Sachsen-Weimar, Sachsen-Coburg-Gotha, Reuß j. L. und Schwarzburg-Sondershausen.

Die auf Grund der übernommenen Zinsgarantien von dem Herzogtum Sachsen-Meiningen und dem Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt an die Thüringische Eisenbahngesellschaft abzuführenden Zinszuschüsse überragen bei weitem den Anteil aus der Eisenbahnsteuer, der diesen Staaten von dem Unternehmen der Thüringischen

Eisenbahngesellschaft zusteht. Da nun Preußen den genannten Staaten die Zinsgarantien abnimmt, so zahlen Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt als einmalige Entschädigungssumme den kapitalisierten Betrag der Differenz, die sich bei der Verrechnung ihrer Gunsten und Lasten ergibt. Die im Besitze Sachsen-Weimars und Sachsen-Coburg-Gothas befindlichen Aktien der Stammbahn gehen auf den Preußischen Staat über. Ihr Wert ist 5782500 und 3469500 Mark Preußischen 4%igen konsolidierten Staatsschuldverschreibungen gleichzustellen, wenn man die in den letzten 5 Jahren durchschnittlich gezahlte Dividende von 8 $^{11}/_{20}$tel % der Berechnung zugrunde legt.

In Anrechnung aller dieser Umstände erhielten bei dem Übergang der Thüringischen Bahnen auf Preußen von letzterem

1. Sachsen-Weimar eine Gesamtabfindung in 4%igen Preußischen Konsols zum Nennwert von 7 500000 Mark[1]),
2. Sachsen-Coburg-Gotha eine Gesamtabfindung in 4%igen Preußischen Konsols zum Nennwerte von 4800000 Mark.[1])
3. Reuß j. L. eine solche zum Nennwerte von 190000 Mark und
4. Schwarzburg-Sondershausen eine Gesamtabfindung von 316200 Mark (Nennwert).

An Preußen mußten Entschädigungssummen zahlen:

1. Sachsen-Meiningen ein Kapital von 700000 Mark.
2. Schwarzburg-Rudolstadt 128000 Mark.

Das durch Vertrag vom 14. Juli 1847 seitens Sachsen-Weimars und Sachsen-Coburg-Gothas an die Thüringische Eisenbahngesellschaft gewährte Darlehen im Gesamtbetrage von 3000000 Mark, wird, soweit dasselbe nicht inzwischen amortisiert ist, vom Preußischen Staat zurückgezahlt. Nach Abzug der Amortisationssummen bleibt am 1. Juli 1882 noch ein Restbetrag von 1135380 Mark an Sachsen-Weimar und 273720 Mark an Sachsen-Coburg-Gotha auszuzahlen.

Die im Besitze der Städte Mühlhausen und Langensalza, sowie des Kreises Langensalza befindlichen Aktien der Thüringischen Eisenbahngesellschaft für den Bau der Linie Gotha-Leinefelde wurden besonders abgefunden und zwar betrug der vereinbarte Kaufpreis 85% des Nominalwertes der Aktien beim Umtausch gegen 4%ige Preußische Konsols. Danach erhielten:

1. Die Stadt Mühlhausen für Aktien zum Nominalwerte von . . . . . 1460324 Mark
   4%ige Preußische Konsols im Betrage von 1241275 „

[1]) Hierbei sind nicht einbegriffen die 1135380 Mk. an S.-Weimar und 273720 Mk. an S.-C.-Gotha als Rückzahlung der Darlehnsansprüche.

2. Die Stadtgemeinde Langensalza für Aktien zum Nominalwerte von . . . . . 519676 Mark
   4%ige Preußische Konsols im Betrage von 441725 „
3. Der Kreis Langensalza für Aktien zum Nominalwerte von . . . . . 135000 „
   4%ige Preußische Konsols im Betrage von 114750 „

Mit Übernahme der Zinsgarantien durch den Preußischen Staat gingen vertraglich den früheren Garanten die vorgesehenen Rechte betreffend Rückerstattung der von ihnen geleisteten Zuschüsse verloren. Aus diesem Grunde brauchte auch Preußen künftig keine besondere Rechnung über das Unternehmen der Thüringischen Eisenbahn zu führen.

Soweit die finanzielle Regelung des Übergangs der Eisenbahn auf den Preußischen Staat.

Die Gesamtleistung Preußens beim Übergang des Unternehmens betrug 183633423 Mark, das ist pro Kilometer 364423 Mark. Das zur Herstellung der Bahn verwendete Kapital stellte sich beim Übergang auf den Preußischen Staat auf 146166243 Mark, oder pro Kilometer Bahnlänge auf 290069 Mark.

Der Preußische Staat bezahlte demnach 37467180 Mark mehr als verbaut worden ist, was etwa den 4. Teil des verwendeten Anlagekapitals ausmacht.

Über die Regelung der allgemeinen staatsrechtlichen Verhältnisse in den Verträgen der 2. Gruppe ist noch folgendes zu bemerken:

Alle bei dem Unternehmen der Thüringischen Bahn interessierten Thüringischen Staaten erklären sich mit dem Übergang der Bahn auf den Preußischen Staat einverstanden und verzichten endgültig auf das ihnen nach früheren Verträgen zustehende Recht des Ankaufs der einzelnen in ihren Gebieten liegenden Strecken. Auch begeben sie sich der Rechte, die ihnen auf die Verwaltung und das Aufsichtsrecht der Bahn zustehen. Die Landeshoheit über die innerhalb der Thüringischen Staatsgebiete liegenden Eisenbahnstrecken bleibt den betreffenden Staaten vorbehalten, mit Ausnahme folgender Bestimmungen:

»Die Befreiung von Staats-, Kommunal- und sonstigen Abgaben, soweit dieselben dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen nach den bezüglichen Vereinbarungen eingeräumt ist, bleibt nach dem Übergang des Eigentums der genannten Eisenbahn auf den Preußischen Staat mit der Maßgabe bestehen, daß, sofern diesen Vereinbarungen zuwider solche Steuern oder Abgaben zur Erhebung gelangen sollen, die betreffenden Territorialregierungen die hierfür geleisteten Abgaben zu erstatten haben. Bei einer Veränderung der Steuergesetzgebung in den einzelnen Thüringer Staaten, sollen die auf thüringischen Staatsgebieten liegenden, zur Zeit der Thüringischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Grundstücke, soweit deren Belastung mit Grundsteuern nach den bestehenden Vereinbarungen zulässig erscheint, nach gleichen Grundsätzen behandelt werden, wie die übrigen Liegenschaften in den einzelnen Thüringer Staaten.«

»Auf die Tarifbildung, auf die Art und Weise der Beförderung, sowie auf die Feststellung des Fahrplanes für die zur Zeit dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen angehörigen Eisenbahnen, steht den Thüringischen Regierungen eine Einwirkung nicht zu; jedoch soll die Aufstellung von Bahnhofsprojekten und die Änderung des Personenzugfahrplanes nur nach vorgängigem Benehmen mit den interessierten Thüringischen Regierungen erfolgen, damit den Wünschen derselben die tunlichste Berücksichtigung nicht versagt werde.«

Die Königlich Preußische Regierung verspricht bei der Verwaltung der dem Thüringischen Eisenbahnunternehmen zur Zeit angehörigen Bahnstrecken die verkehrs- und volkswirtschaftlichen Interessen der Thüringischen Staaten in gleichem Maße zu berücksichtigen, wie die entsprechenden Interessen der Preußischen Landesteile. Ferner wird die Preußische Regierung anderen Eisenbahnunternehmungen den Anschluß an die Bahn auf den innerhalb der Thüringer Staaten belegenen Stationen auf Verlangen dieser Regierungen nicht versagen. Schließlich ist der Preußische Staat berechtigt, alle für ihn aus diesen Verträgen hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

Die Verträge Preußens mit Sachsen-Meiningen enthalten neben den Bestimmungen zur Regelung des Übergangs des Thüringischen Eisenbahnunternehmens noch Vereinbarungen über die von Preußen projektierte Anlage einer Eisenbahn von Eichicht bis zur Bayrisch-Meiningischen Landesgrenze zum Anschluß an den von der Königlich Bayrischen Regierung zur Ausführung zu bringenden, entgegenkommenden Schienenweg von Hochstadt, behufs Herstellung einer durchgehenden Route Gera-Eichicht-Ludwigstadt-Stockheim-Hochstadt. Diese neue Verbindungsbahn soll in derselben Weise wie die Gera-Eichichter Bahn von Staats-, Kommunal- und sonstigen Abgaben befreit sein.

Anhang.

Friedrich List und die Thüringische Eisenbahn.

Nachdem List beschlossen hatte, Frankreich endgültig zu verlassen und seinen Aufenthalt wieder in Deutschland zu nehmen, begab er sich um die Mitte des Mai 1840 von Paris nach Leipzig. Auf dieser Reise führte ihn der Weg durch Thüringen, wo er Gelegenheit hatte, den Unmut seiner Bewohner wegen der preußischen Eisenbahnpolitik, sowie deren Besorgnis um die Existenz ihrer an der alten Handelsstraße gelegenen Städte kennen zu lernen[1]). Denn preußischerseits hatte man die Absicht, bei der Anlage eines Schienenwegs von Halle nach Cassel den alten thüringischen Handelsweg über Weißenfels, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach unberücksichtigt zu lassen und nördlich davon nur durch preußisches Gebiet von Halle direkt nach Mühlhausen i. Th. und weiter nach Eschwege und Cassel zu bauen. List, der sich schon früher mit der Frage der Anlage von Bahnen durch Thüringen beschäftigt hatte, war bald über die Verhältnisse orientiert und faßte den Entschluß, seine ganze Sachkenntnis aufzubieten, um die Öffentlichkeit von der Verkehrtheit der geplanten preußischen Bahnrichtung zu überzeugen, Am 19. Juni 1840 erschien in dem im Beckerschen Verlage in Gotha ausgegebenen Tageblatt »Allgemeiner Anzeiger und Nationalzeitung der Deutschen« der erste von 8 Aufsätzen über die Thüringische Eisenbahn, die mit »Justus Möser« unterzeichnet waren. Unter dem Pseudonym, dieses, im Jahre 1794 verstorbenen, treu vaterländisch gesinnten Deutschen verbarg sich niemand anderes als Friedrich List. Die überzeugende Beweisführung in diesen Artikeln läßt sofort den Fachmann erkennen. List sucht darin die Wichtigkeit des Beibehaltens der Richtung der bisherigen thüringischen Handelsstraße »die so alt ist, als die deutsche Kultur« bei der Anlage eines Ostwestschienenwegs südlich des Harzes zu begründen.

[1]) Vgl. S. 21ff.

Er geht hierbei von dem Grundsatz aus, daß es oft ökonomisch als Fehler zu betrachten ist, wenn man bei der Anlage neuer, kostspieliger Verkehrsmittel alte Straßen des Handelsverkehrs, zu deren Seiten die Kultur zur Blüte gelangt ist, verläßt, um aus Gründen geringerer Beförderungsdauer und billigerer Anlagekosten, auf kürzerem Wege durch bisher wenig kultivierte Gegenden zum Ziele zu gelangen. Die Separatinteressen Preußens könnten nicht gebieterisch die Zerstörung dieses uralten Handelsweges fordern, da das ihnen zugrunde liegende Motiv, die Bahn soviel wie möglich durch eigenes Territorium laufen zu lassen, große Schattenseiten aufweise. An der von Preußen zwischen Halle und Kassel projektierten direkten Linie befänden sich, außer den beiden Endpunkten mit einer Bevölkerung von höchstens 60000 Einwohnern nur in überwiegender Mehrheit nichts als Landwirte, von deren Bahnbenutzung kein großer Personen- und Güterverkehr zu erwarten sei. Dagegen biete die Anlage eines Schienenwegs im Verlaufe der alten Handelsstraße über Eisenach usw. mit 115000—120000 Stadtbewohnern unmittelbar an der Linie, sowie mit 60—80000 zu beiden Seiten, eine weit größere Inanspruchnahme des künftigen Verkehrsmittels. Die Verknüpfung der kommerziellen Interessen dieser Industriebevölkerung mit der Thüringischen Bahn lasse für diese, in Hinsicht auf das preußische Projekt, eine 4—5mal größere Verkehrssteigerung erwarten.

Wenn auch beim Vergleich der beiden Linien zwischen Halle und Kassel, diejenige über Eisenach der Mühlhausener gegenüber einen Umweg von 8 Meilen aufweise und aus diesem Grunde einen erheblichen Mehrbetrag an Bau- und Betriebskosten sowohl als auch an Beförderungsdauer[1]) notwendig mache, so müßten doch diese von Preußen angeführten Argumente gegen die Zweckmäßigkeit einer Ostwestlinie durch die Thüringer Staaten vollkommen hinfällig werden, falls man ihnen die 4—5mal größere Betriebsrentabilität der längeren Strecke entgegenhalte. In seinen weiteren Ausführungen, in denen noch besonders der strategische Wert einer direkten Verbindung des bedeutenden Waffenplatzes Erfurt mit der Hauptstadt Kurhessens und dem preußischen Westen hervorgehoben wird, greift List auf alte Eisenbahnpläne zurück, deren Bedeutung er nochmals der Öffent-

[1]) Heute beträgt die Fahrzeit für Schnell- und Eilzüge zwischen Halle und Kassel auf der Strecke über Sangerhausen, Nordhausen, Leinefelde, Eichenberg, die der projektierten Preußischen Bahn über Mühlhausen entspricht, durchschnittlich etwa knapp $1^1/_2$ Stunden weniger als auf der Thüringischen Bahn.

lichkeit vor Augen führen will. So sucht er, wie schon früher (1833), in dem deutschen Eisenbahnsystem sein Projekt einer bayrisch-hanseatischen Eisenbahn aus dem Jahre 1828[1]) mit der schwebenden thüringischen Bahnangelegenheit zu verknüpfen.

Zur Wiederaufnahme der alten Pläne mag wohl der Umstand beigetragen haben, daß eine vom Direktorium der schon 1836 konzessionierten »Gesellschaft für die Herstellung einer Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg zur bayrischen Nordgrenze« am 17. Juni 1840 ausgegebene Abhandlung[2]) über die Verhältnisse ihres Projekts erkennen ließ, daß eine größere Wahrscheinlichkeit für den künftigen Bahnbau in der Richtung von Bamberg nach Coburg als von dort nach Hof bestünde. List scheint deshalb den Zeitpunkt für günstig gehalten zu haben, um erfolgreich die Zweckmäßigkeit eines seiner ältesten Bahnprojekte aufs neue zu verteidigen gegenüber den Anstrengungen Leipziger Kreise, das Projekt einer Sächsisch-Bayrischen Bahn von Leipzig über Hof nach Bamberg als das für Bayern momentan vorteilhafteste hinzustellen. Der Wert des Leipzig-Hofer Projekts für die Handelsbeziehungen Bayerns mit dem Elbgebiet wird von List niemals angezweifelt; aber um so entschiedener wendet er sich gegen die Auffassung, daß die Sächsisch-Bayrische Bahn vorläufig für Bayern die dringlichste und zweckentsprechendste Südnordlinie darstelle. Dieser Hauptwert komme seiner Ansicht nach vielmehr einer Bahn von Bamberg über Coburg, Hildburghausen, Meiningen, an Eisenach vorbei, nach Kassel zu, die von Eisenach bis Kassel mit der dem alten thüringischen Handelswege folgenden Bahn Halle-Kassel zusammenfalle und durch die von Kassel weiter projektierten Linien nach Köln und dem Niederrhein einerseits und nach Hannover und den Hansestädten andererseits, das Königreich Bayern mit den Haupthandelsplätzen des Kanals und der Nordsee, wie Antwerpen, Amsterdam, Bremen und Hamburg, in schnelle Verbindung bringe.

Während List in seinen Aufsätzen im Gothaer Allgemeinen Anzeiger diesen letzten Gedanken nur in seinen Grundzügen streift und ihn in geschickter Politik agitatorisch zugunsten des Beibehaltens der alten ostwestlichen Handelsrichtung auszunutzen versteht, sucht er durch eingehende Behandlung desselben in den

[1]) Vgl. S. 4 der Arbeit.

[2]) Vgl. Darstellung der Verhältnisse der Eisenbahn von Nürnberg über Bamberg an die nördliche Reichsgrenze. Nürnberg, den 17. Juni 1840.

in der Augsburger Allgemeinen Zeitung ebenfalls mit dem Pseudonym Justus Möser unterzeichneten Artikeln — »Die thüringische nordsüdliche Zentralbahn« und »Die Bayrisch-Thüringisch-Sächsische Frage noch einmal«[1]) — den Beweis für den Vorrang der dem Werratal folgenden Linie anzutreten, der dieser in wirtschaftlicher Beziehung gebühre.

Uns drängt sich die Vermutung auf, daß die Freundschaft Friedrich Lists zu Joseph Meyer viel dazu beigetragen hat, ihn so zäh an der Vertretung des Werrabahngedankens festhalten zu lassen. Wie uns Dr. Human in seiner Schrift »Karl Joseph Meyer« mitteilt, zählte List mit zum engeren Freundeskreise Meyers, in dessen Hause er öfters als Gast weilte, nachdem ihm die Fertigstellung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn gelungen war (1839). Es ist deshalb leicht möglich, daß beide Männer die Hoffnung auf ein künftiges Zustandekommen der Hanseatisch-Süddeutschen Zentralbahn nicht verloren, und daß List beschloß, das vorläufig (1838) gescheiterte Projekt Meyers durch fachmännische Unterstützung wieder neu zu beleben.

Es sei hier noch erwähnt, daß zu der damaligen Zeit durch Lists literarische Tätigkeit ein Ineinandergreifen der Projekte der Thüringischen-, der Sächisch-Bayrischen- und der Werrabahn herbeigeführt wurde, das sowohl im Allgemeinen Anzeiger, wie in der Augsburger Allgemeinen zu einer Polemik gegen Lists Auslassungen geführt hat.

In seinem letzten Gothaer Aufsatz zeigt List an einer Reihe von Vorschlägen, wie die für Thüringen so wichtige Bahnfrage praktisch gefördert werden könne. So hält er die baldige Bildung einer Aktiengesellschaft für zweckmäßig, die gleichzeitig den Bau der Thüringischen Ostwestbahn und der angeregten Werralinie zur Ausführung bringen soll. Das erforderliche Baukapital für diese beiden zusammen etwa 50 deutsche Meilen langen Zentralbahnen schätzt er auf 12 Millionen Taler, für deren Zusammenbringen sich in den zunächst interessierten Städten Lokalkomitees zu bilden hätten.

List begnügte sich nicht damit nur durch literarische Tätigkeit die öffentliche Meinung für seine Ideen zu gewinnen, sondern

[1]) Vgl. Augsburger Allgemeine Zeitung die Beilagen zu No. 223 und 224 vom 10. und 11. August 1840, sowie No. 246 und 247 vom 2. und 3. September 1840. Ferner kommt noch Artikel »Die thüringisch-ostwestliche Zentralroute« in No. 232 und 233 Beilage vom 19. und 20. August 1840 in Betracht.

er wirkte selbst persönlich von Weimar aus, wo er seinen Wohnsitz hinverlegt hatte, mit größtem Eifer für deren baldige Realisierung. Seine praktische Veranlagung sagte ihm, daß das geplante Unternehmen am schnellsten gefördert werden könne, wenn die Souveräne der beteiligten Thüringischen Herzogtümer dafür interessiert würden. Er suchte deshalb deren Hoflager auf und konferierte so in Gotha mit dem Herzog Ernst I. von Sachsen-Coburg-Gotha, der seinen Ausführungen bereitwilligst Gehör schenkte und seine Unterstützung in der fraglichen Angelegenheit zusagte[1]). Auch gab er List Empfehlungen nach Altenstein, dem Aufenthaltsort des Herzogs von Sachsen-Meiningen und nach Wilhelmstal, der Sommerresidenz des Großherzogs von Sachsen-Weimar mit. Hier gelang es ihm ebenfalls die beiden Fürsten über die großen Interessen ihrer Länder an dem Erhalten der alten Handelsrichtung aufzuklären und zu gemeinsamem Handeln in dieser Angelegenheit zu bewegen. Auf die Initiative der Gothaer Regierung traten am 1. August 1840 in Meiningen Regierungskommissare genannter 3 Staaten zu einer Beratung zusammen, um die ersten Schritte für ein geschlossenes Vorgehen in der thüringischen Bahnfrage zu tun. In jener Versammlung, die bis zum 6. August dauerte, kam es noch nicht zu einem endgültigen Beschluß, doch wurde in den Hauptpunkten völlige Einhelligkeit der 3 Regierungen erzielt. Erst eine spätere Konferenz in Gotha, die am 15. August 1840 ihre erste Tagung abhielt, beseitigte alle Hindernisse und führte am 19. desselben Monats zu folgendem Staatsvertrag, in welchem sich diese 3 Regierungen zu einem thüringischen Eisenbahnverein zusammenschlossen:

»Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Sachsen-Weimar, Seine Durchlaucht der Herzog von Sachsen-Coburg-Gotha und Seine Durchlaucht der Herzog von Sachsen-Meiningen, von der Absicht geleitet, Höchst Ihren Landen die Vorteile eines möglichst erleichterten Verkehrs durch Eisenbahnverbindungen im Innern sowohl, als nach den angrenzenden Staaten des Auslandes zuzuwenden und dadurch auch zugleich die Bahnverbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen, sowie dem östlichen und westlichen Deutschland nach Kräften zu unterstützen, und von der Überzeugung ausgehend, daß eine Vereinigung unter sich jenen Endzweck zu fördern geeignet sei, haben über diese Angelegenheit Unterhandlungen eröffnen lassen und zu dem Ende

[1]) Vgl. No. 209 der Augsburger Allgemeinen Zeitung 1840, S. 1669.

Bevollmächtigte ernannt, von welchen folgender Vertrag abgeschlossen worden ist:

Artikel 1.

Zur Förderung und Belebung des Verkehrs durch Eisenbahnen treten die Großherzoglich und Herzoglich Sächsischen Staatsregierungen von Sachsen-Weimar-Eisenach, -Meiningen und -Coburg-Gotha zu einem Verein zusammen, um dahin zu wirken, daß die von Halle nach Kassel und von Bamberg nach dem nördlichen Deutschland dermalen projektierten Eisenbahnanlagen die Großherzoglichen und Herzoglichen Vereinslande soviel als möglich und in angemessener Richtung durchziehen.

Artikel 2.

Die kontrahierenden Staatsregierungen wollen die Verbindung beider Eisenbahnzüge in westöstlicher und südnördlicher Richtung von ihren Landen zu vermitteln suchen und den hierauf gerichteten Wünschen und Bedürfnissen der Nachbarstaaten auf jede mit ihrem Interesse vereinbarliche Weise bereitwillig entgegenkommen.

Artikel 3.

Die Zwecke des Vereins sollen in gemeinsamem Einverständnis aller 3 Staatsregierungen verfolgt und mit gemeinschaftlichen Kräften nach innen und außen möglichst von ihnen befördert werden.«

Auf Wunsch der beiden anderen Regierungen übernahm als erste die Regierung Sachsen-Coburg-Gothas die Leitung und Geschäftsführung des Vereins. Die Zeitungen von damals heben rühmlich die lebhafte Teilnahme des Herzogs von Sachsen-Coburg-Gotha an dieser für die Thüringischen Lande so wichtigen Angelegenheit hervor[1]). Der Heidelberger Geschichtsprofessor Häußer, der im Auftrage von Lists Familie zu Ausgang der vierziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts den Nachlaß Friedrich Lists bearbeitet hat[2]), berichtet uns, daß Herzog Ernst I. an eine Deputation, die ihm für seinen Eifer in der schwebenden Eisenbahnsache dankte, die Worte richtete: »Meine Herren, wenn wir alle in dieser Sache klar sehen, so haben wir es einem Manne zu verdanken; dies ist der Konsul List, der früher für sein patriotisches Wirken mit Undank belohnt worden ist und dadurch gleichwohl

[1]) Allgemeine Zeitung, Augsburg 1840, No. 273 S. 2183.

[2]) Friedrich Lists gesammelte Schriften 1. Teil, Stuttgart und Tübingen 1850. Cotta.

nicht abgeschreckt zu uns kam und uns seine Zeit und Kräfte widmete, um uns über unsere Interessen aufzuklären«.

Auch von anderer Seite war List mehrfach versichert worden, er habe die 3 Herzogtümer Meiningen, Weimar und Gotha von einer tödlichen Gefahr »gerettet«. Bei dieser allgemeinen Anerkennung seiner Verdienste gab er sich der Hoffnung hin, hier eine angemessene Entschädigung für seine gemachten Anstrengungen zu erhalten und einen Wirkungskreis für die Zukunft zu finden. Dieses geht auch aus dem beigefügten Briefe hervor, den List an den Dekan der juristischen Fakultät zu Jena, Herrn Professor Dr. Guyet richtete.

Der Brief ist von ihm in Meiningen geschrieben worden, 3 Tage vor der ersten Konferenz thüringischer Staatskommissare, die vom 1. bis 6. August daselbst tagte und worin das Fundament zu dem mehrfach erwähnten Thüringischen Eisenbahnverein gelegt wurde. List, der schon persönlich mit Herrn Professor Dr. Guyet über das große Projekt der Thüringischen Bahn und deren Verbindung durch eine Werrabahnlinie mit der von dem Nürnberger Nordbahnverein geplanten Eisenbahn Nürnberg-Bamberg-bayrische Nordgrenze gesprochen hatte, sucht in jenem Schreiben um Verleihung der Würde eines Doktors der Rechte nach. Als Unterlage des Gesuchs führt der geistige Schöpfer des Zollvereins und Begründer des deutschen Eisenbahnsystems in wahrhaft altruistischer Bescheidenheit seine »geringen Leistungen und Bestrebungen« an, wozu er auch sein heute weltberühmtes und allen Zollpolitikern als bahnbrechend bekanntes Werk »Das nationale System der politischen Ökonomie« rechnet. Die Würde eines Doktor juris schien List sehr erwünscht zu sein im Interesse künftiger Sicherung seiner Existenz, so schreibt er doch: »Ja sie ist mir unumgänglich nötig, wenn ich, wie beabsichtigt wird, künftig als Konsulent der zu bildenden Privatgesellschaft wirken soll«. Großen Wert legte er auch darauf, daß sie ihm von Seiten der Juristenfakultät zu Jena zu Teil werde, »einmal wegen des hohen Ansehens, in welchem die steht und weil es natürlich erscheint, daß die Länder, für welche ich in diesem Augenblick wirke, meinen Bestrebungen Anerkennung widerfahren lassen«.

Die Anerkennung blieb dann auch nicht aus; am 15. November 1840 ernannte ihn die juristische Fakultät der Universität Jena zum Doktor der Rechte, wie aus folgendem Diplom ersichtlich ist.

Es sei uns erlaubt, diesem Diplom als Kuriosum noch einen

besonderen Kommentar zu widmen. Lists Brief vom 29. Juli an den Dekan der juristischen Fakultät enthält folgenden Schlußsatz: »Schließlich nehme ich mir die Freiheit zu bemerken, daß es mir sehr angenehm wäre, wenn in dem Diplom meiner Bestrebungen in Sache des deutschen Zollvereins und Eisenbahnsystems besondere Erwähnung geschähe«. Der Grund dieses Wunsches ist wohl darin zu suchen, daß List sehr viel daran gelegen sein mag, nach den vielen vergeblichen Versuchen um Anerkennung seiner Bestrebungen, die ihm Zeit und Opfer kosteten, endlich einmal ein durch Autorität beglaubigtes Gutachten in die Hände zu bekommen, das ihm besonders zur damaligen Zeit viel wert sein mußte, wo er in dauernde Beziehungen zu dem Unternehmen der Thüringischen Bahn zu treten hoffte. Wie aus den dem Ehrendiplom beigefügten Akten des Archivs der juristischen Fakultät zu Jena hervorgeht, wandte sich am 16. September der Dekan daraufhin merkwürdigerweise mit der Anfrage an das weimarische Staatsministerium, ob diesem Bedenken gegen eine Promotion Lists honoris causa erscheinen könnten, falls diese mit den Bestrebungen dieses Mannes für den Zollverein und das deutsche Eisenbahnwesen in Verbindung gebracht würden. Darauf lief am 15. September 1840 ein Antwortschreiben des Freiherrn von Fritsch ein, welches besagte, daß das Schreiben des Herrn Dekan Guyet dem großherzoglichen Staatsministerium Veranlassung gegeben habe, über diese Angelegenheit wegen der Verbindung, in welche solche mit den Plänen wegen Erbauung einer Eisenbahn durch die großherzoglichen und herzoglichen Lande gebracht worden ist, mit den Ministerien zu Gotha und Meiningen in Mitteilung zu treten. Wörtlich heißt es dann weiter: »Es gereicht mir nunmehr zum Vergnügen, Ew. Wohlgeboren (Guyet) in Abwesenheit des Herrn Geheimen Rats Dr. Schweitzer anzeigen zu können, daß den sämtlichen beteiligten Staatsregierungen um so weniger ein Bedenken gegen Gewährung des Wunsches des Herrn List beigeht, als dessen rühmliches Bestreben für Beförderung der fraglichen Eisenbahn volle Anerkennung bei ihnen findet«.

Nach all dem Gesagten muß es Befremden erregen, daß sich die Fakultät für ein so äußerst trockenes Diplom entschied. Welche Motive dabei maßgebend gewesen sein mögen, ist nicht festzustellen.

Die Hoffnung Lists auf eine dauernde Anstellung bei dem Thüringischen Bahnunternehmen erfüllte sich leider nicht. Wie so oft im Leben sah sich der arme Mann auch hier in seinen Er-

wartungen enttäuscht. Die Dotation, die man ihm für seine Bemühungen und Unkosten gewährte, nachdem es durch Vertrag vom 20. Dezember 1841 gelungen war, den Lauf der Bahn Halle-Kassel in die Richtung der alten thüringischen Handelsstraße zu lenken, reichte nicht hin, ihm und seiner Familie, die nach Weimar gefolgt war, wenigstens für ein paar Jahre eine gesicherte Zukunft zu bieten. Von der Höhe dieses Geschenkes gewinnen wir eine deutlichere Vorstellung, vermöge einer von bitterer Ironie zeugenden Bemerkung Lists, die besagte, daß jedes der »geretteten« Fürstentümer $33\,^1/_3$ Louisdor wert zu sein scheine[1]). In Deutschland war man noch nicht soweit vorgeschritten, um die wirtschaftliche Tragweite solch uneigennütziger, patriotischer Bemühungen richtig einzuschätzen und in angemessener Weise zu belohnen. Hätten die Thüringer hier List ein Unterkommen geboten, so wäre ihm wohl sicher die Kugel erspart geblieben, die ihn aus der Verzweiflung über ein scheinbar nutzlos vergeudetes Leben am 30. November 1846 bei Kufstein erlöste.

[1]) Ein Louisdor repräsentierte damals einen Wert von 17,07 Mark, blieb aber auch oft mehr oder weniger darunter.

Lebenslauf.

Ich, Wilhelm Lins, wurde am 4. April 1886 als Sohn des Kaufmanns Oskar Lins zu Hanau geboren und im evangelischen Bekenntnis erzogen. Ich besuchte die Oberrealschule meiner Vaterstadt, die ich Ostern 1904 mit dem Zeugnis der Reife verließ, um mich zunächst an der Universität Heidelberg dem Studium der Staatswissenschaften zu widmen. Meine weitere wissenschaftliche Ausbildung erfolgte auf den Universitäten Berlin, Leipzig und Jena. An letzterer, an der ich am 7. Februar 1910 die mündliche Prüfung für die Promotion bestand, hörte ich die Vorlesungen der Herren Professoren Pierstorff, Rosenthal, Vongerichten und Schultze. Allen meinen Lehrern halte ich mich zu Dank verpflichtet

Hofbuchdruckerei Rudolstadt.

Hochwohlgeborner
Hochzuverehrender Herr geheimer Rath

In der großen Angelegenheit, die ich betreibe und wovon ich Ihnen zu schreiben die Ehre hatte, ist inzwischen alles ganz leidlich gegangen. Am 1. Aug. werden Commissaire der Staaten Weimar, Coburg Gotha u. Meiningen in der Residenz Meiningen zu [illegible] treten. Wie bei allen großartigen Dingen wirken auch hier günstige Zufälle. Nach den neuesten Nachrichten aus England soll vermittelst der gegossenen [illegible] nicht nur 2/3tel der Transportkosten erspart werden, sondern auch der Übergang über Gebirge keiner Schwierigkeit mehr unterworfen seyn. Wenn die Verhandlungen in Meiningen, wie kaum zu zweifeln ist, ein günstiges Resultat haben, so wird man in weniger als 6. Jahren von Ostende u. von Wien bis Hamburg, Bremen, von Straßburg u. Cöln bis Danzig u. Warschau fahren. Offenbar bilden die Thüringischen Staaten nicht allein den Knoten eines deutschen, sondern eines europäischen Eisenbahnsystems u. der Congreß in Meiningen wird folglich nicht bloß deutsche sondern europäische Interessen haben. Überdies getraue ich mir den Beweis zu führen, daß die betreffenden Staaten durch Vermehrung der Erträge ihrer Domainen u. indirekten Steuern in jedem Fall doppelt mehr gewinnen als sie möglicherweise in Folge der Garantie verlieren können. Dieß von mir in Vorschlag gebrachte Garantie eines Minimum Ertrags, wenn sie von den Thüringischen Staaten beschlossen wird, muß die Eisenbahnunternehmungen aller übrigen Staaten in Schwung bringen, da doch die andern Staaten nicht wohl weniger für die Sache thun können.

Unter diesen Umständen wäre es sehr wünschenswerth, daß mir von einer Sächsischen Universität sobald als möglich das Doktor Diplom ertheilt würde.

Act. Jena den 3. November 1840.

Beschluß

Dem Herrn Gen.-Consul List ist die nachgesuchte Doktorwürde gratis zu ertheilen.

[illegible]
d. Z. Decan

Praes.
Schmid
[illegible]
[illegible]
Göttling?

QUOD
FELIX FAUSTUMQUE ESSE IUBEAT
SUMMUM NUMEN
AUCTORITATE
HUIC LITTERARUM UNIVERSITATI
AB

FERDINANDO I

IMPERATORE ROMANO-GERMANICO
ANNO MDLVII CONCESSA
CLEMENTISSIMIS AUSPICIIS
SERENISSIMORUM
MAGNI DUCIS ET DUCUM SAXONIAE
NUTRITORUM ACADEMIAE IENENSIS
MUNIFICENTISSIMORUM
RECTORE ACADEMIAE MAGNIFICENTISSIMO
AUGUSTO ET POTENTISSIMO PRINCIPE AC DOMINO

CAROLO FRIDERICO

MAGNO DUCE SAXONIAE VIMARIENSIUM ATQUE ISENACENSIUM PRINCIPE LANDGRAVIO THURINGIAE
MARCHIONE MISNIAE PRINCIPALIS DIGNITATIS COMITE HENNEBERGAE DYNASTA
BLANKENHAYNII NEOSTADII ET TAUTENBURGI
PRORECTORE ACADEMIAE MAGNIFICO
VIRO ILLUSTRI ATQUE EXCELLENTISSIMO

CAROLO ERNESTO SCHMID

THEOLOGIAE ET IURIS UTRIUSQUE DOCTORE
ORDINIS SERENISSIMORUM DUCUM SAXONIAE PRAEFECTO ORDINIS VIGILANTIAE EQUITE
SERENISSIMI DUCIS ALTENBURGENSIS A CONSILIIS INTIMIS PROFESSORE IURIS PRIMARIO FACULTATIS IURIDICAE ET SCABINATUS PRAESIDE
ORDINARIO IN SUPREMA PROVOCATIONUM CURIA ASSESSORE
DECANO ORDINIS IURECONSULTORUM ET BRABEUTA
MAXIME SPECTABILI

CAROLO IULIO GUYET

IURIS UTRIUSQUE DOCTORE
IN SUPREMA PROVOCATIONUM CURIA CONSILIARIO PROFESSORE IURIS PUBLICO ORDINARIO FACULTATIS IURIDICAE ET SCABINATUS ASSESSORE
INTER NUMERUM
ORDO IURECONSULTORUM
IN VIRUM EXCELLENTISSIMUM ATQUE CONSULTISSIMUM

FRIDERICUM LIST

IN ACADEMIA HERBIPOLENSI QUONDAM ANTECESSOREM
OB EGREGIA QUAE EDIDIT INGENII DOCTRINAEQUE SPECIMINA
DOCTORIS IURIS UTRIUSQUE
HONORES DIGNITATEM IURA AC PRIVILEGIA
CONTULIT
COLLATA
PUBLICO HOC DIPLOMATE
CUI IMPRESSUM EST SIGNUM ORDINIS IURECONSULTORUM
PROMULGARI IUSSIT
IENAE DIE XV M. NOVEMBRIS A. MDCCCXXXX

Fürstlich priv. Hofbuchdruckerei (F. Mitzlaff),
Rudolstadt.

MSH 27461

END OF
TITLE